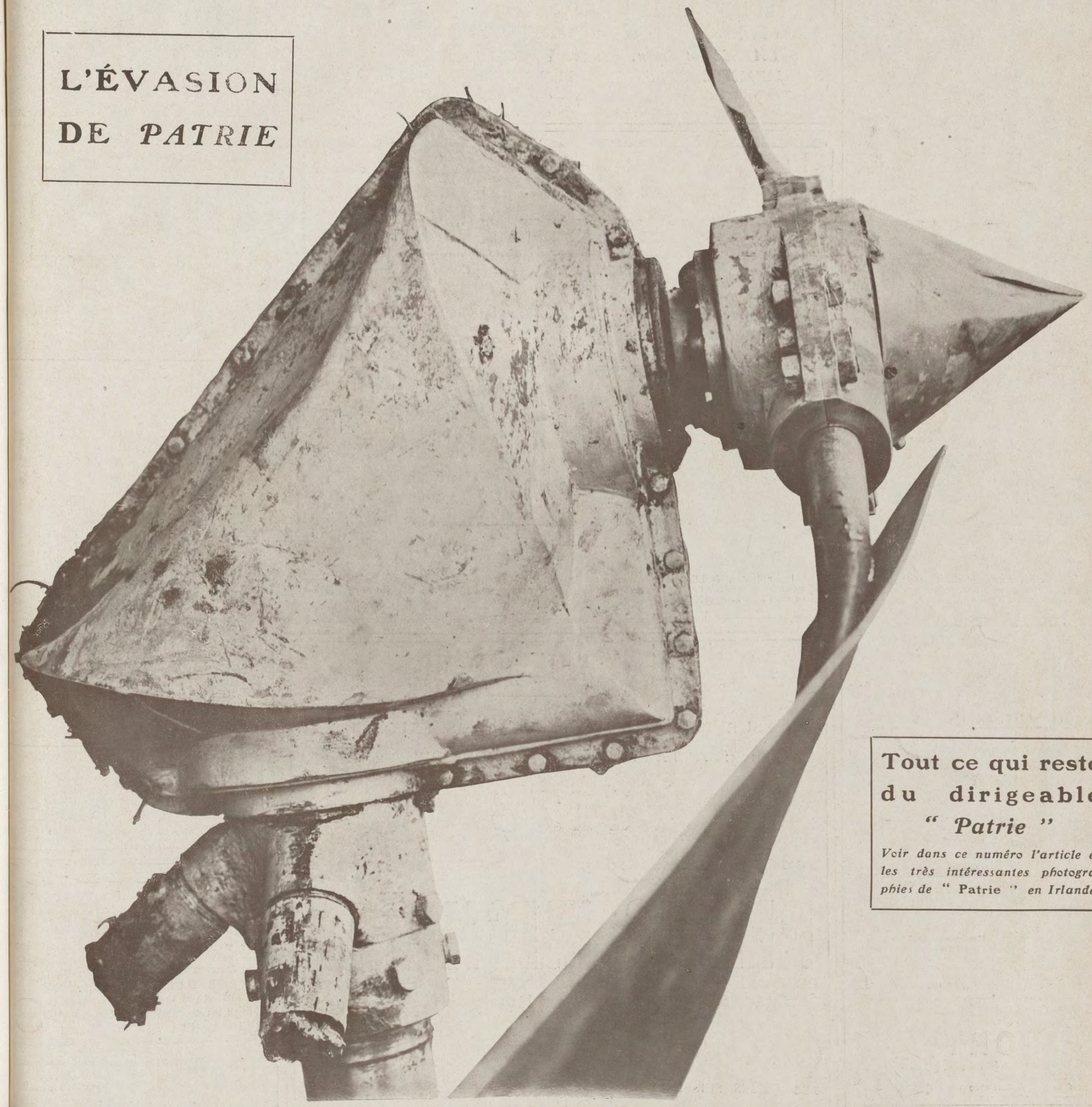
10e Année ø N° 482 — 50 Centimes — 14 Décembre 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

L'ÉVASION DE *PATRIE*



Tout ce qui reste du dirigeable *" Patrie "*

Voir dans ce numéro l'article et les très intéressantes photographies de " Patrie " en Irlande.

UN DES DÉBRIS DE *PATRIE*

Ce qui reste de l'hélice et de l'appareil propulseur de *Patrie*, retrouvés en Irlande le 1er Décembre.

(Voir pages 462 à 465).

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Fermes et Chateaux ○ Femina
Musica ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ' '
90, Av. des Champs-Élysées ø Paris

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 21 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste dans les pages de garde.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulᵈ Haussmann, PARIS

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Corrida

PARFUM ULTRA PERSISTANT

ED. PINAUD

18 PLACE VENDÔME PARIS

QUINTESSENCE. LOTION POUDRE. SAVON

RASEZ-VOUS VOUS-MÊME ! PROPRETÉ SANTÉ ÉCONOMIE

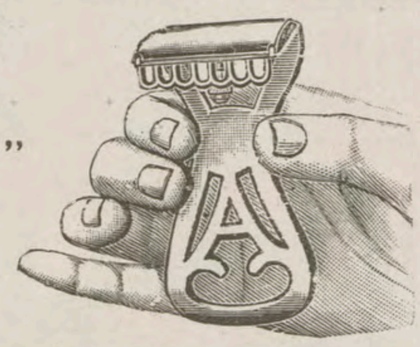
avec le RASOIR de Sûreté " ASTOR "

6 LAMES et écrin, Franco 7 fr. 50

JAMAIS DE REPASSAGE NI RÉGLAGE

ASTORGIS — 57, rue Turbigo — PARIS

et tous Couteliers, Armuriers, Grands Magasins, etc.



CYCLES & MOTOCYCLES de toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES de toutes Marques

PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS

(CATALOGUE FRANCO)

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP 92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris : TART & Cie 2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

ALBERT

LA REINE DES MARQUES

Pour Voiturettes Motocyclettes Bicyclettes

4 et 6, boulevard Bourdon. NEUILLY-SUR-SEINE

EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

La Semaine Comique, par Henriot

— Acheter une auto?... tu es folle... attendons quelques mois, nous achèterons un dirigeable!

Les auto-taxi établissant un nouveau tarif pour les clients : au lieu de tant le kilomètre, ce sera tant la livre.

S'entraînant dans les rues de Paris aux crevasses du Klondyke, pour la course New-York-Paris.

— New-York-Paris?... mais c'est impossible...

— Avec des Pneus Gaulois, rien n'est impossible!

PARFUM FLORAMYE L.T. PIVER PARIS

MOTO NAPHTA

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC Accepté p^r la Société de Chirurgie de Paris. Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue. **MEYRIGNAC,** Spécialiste-Herniaire, **229, Rue St-Honoré, Paris.**

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

10, rue Hautefeuille, Paris (VI^e^)

TÉLÉPHONE 818-67

Envoi Franco du Catalogue

Aucune Succursale

Photographie FEMINA BON de réduction de 5 % sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur présentation de leur quittance d'abonnement.)

SALON DE L'AUTOMOBILE 1907

SUR LA TOTALITÉ DES CHASSIS EXPOSÉS

:: :: A LA DATE DU 30 NOVEMBRE :: ::

1178

roues étaient munies de

PNEUS MICHELIN

lisses ou à Semelle

Venaient ensuite :

753	ROUES	SUR	PNEUS	**X**	**67**	ROUES	SUR	PNEUS	**YY**
431	—	—	—	**Y**	**19**	—	—	—	**ZZ**
354	—	—	—	**Z**	**14**	—	—	—	**ZZZ**
135	—	—	—	**XX**	**238**	—	—	—	**Divers**

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE **1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de 10 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN

— **Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*** —

OPINION DES CHAUFFEURS qui les emploient

POUR AUTOMOBILES SONT SUPERIEURES

CAPSULES de Quinine de Pelletier

Elles sont souveraines pour combattre les *rhumes, la grippe, l'influenza, les migraines, névralgies,* et en général les accès fébriles qui se manifestent au début de toutes les maladies.

UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.

Exiger le nom PELLETIER sur chaque Capsule. PELLETIER

Pharmacie VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS.

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

D'une pureté absolue.

GUÉRISON RADICALE

et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.

113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Phies

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

14 Décembre 1907 ✠ N° 482
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

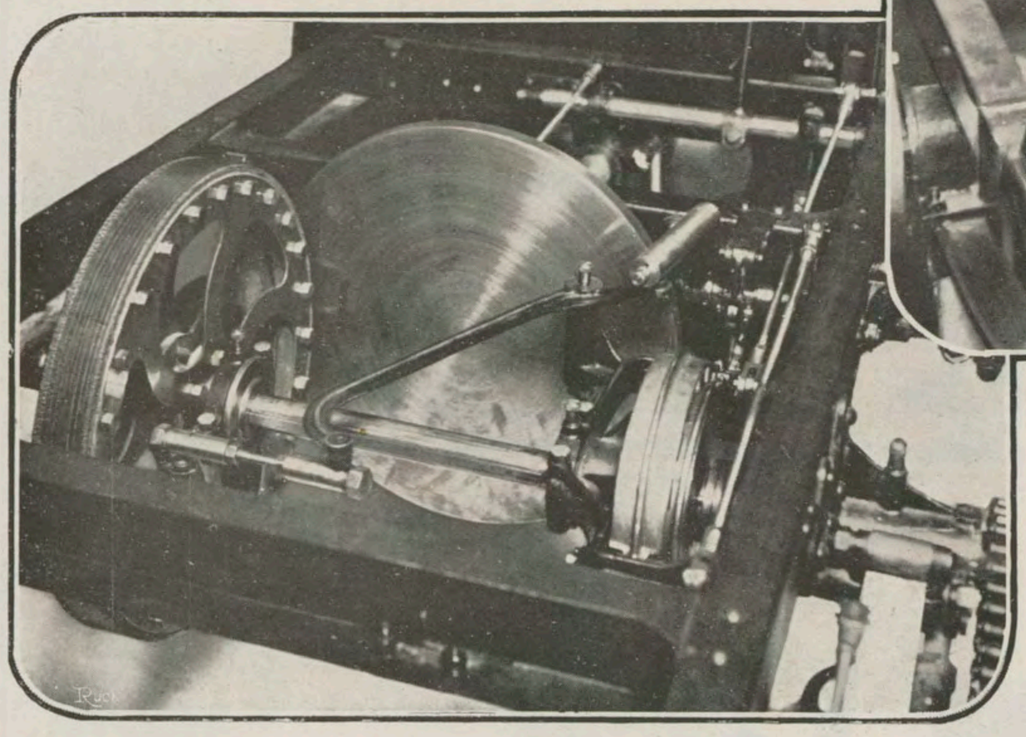
LE PREMIER MATCH INTERNATIONAL DE RUGBY DE LA SAISON

Dimanche dernier, au Stade de Colombes, un match international de football-rugby mettait aux prises l'équipe du Twickenham-Rugby F. C. et celle du Sporting-Club Universitaire. La partie fut des plus intéressantes, la victoire restant jusqu'au bout incertaine. L'homogénéité du S. C. U. F., unie aux qualités de quelques-uns de ses joueurs, permit à ce team de marquer 8 points (2 essais, 1 but). Cependant le Twickenham, malgré l'excellen e résistance de ses adversaires, finit par triompher avec 11 points (2 essais, 1 but et 1 but sur coup franc).

LES VOITURETTES DE 1908

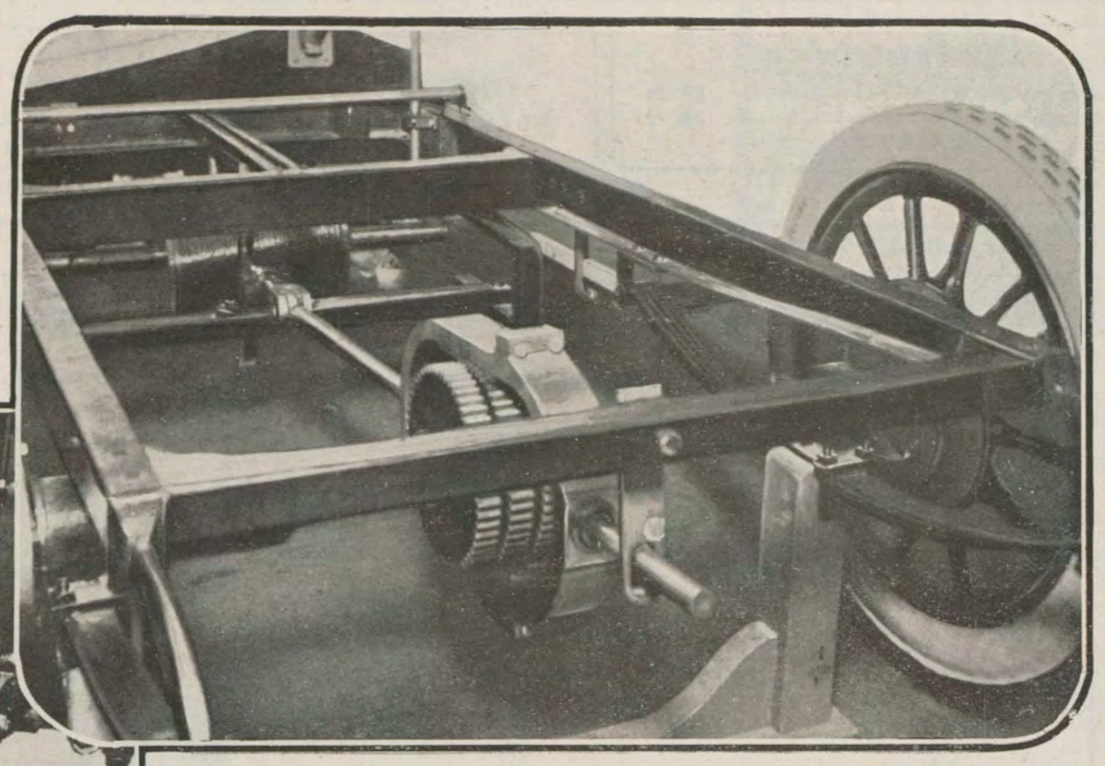
Doit-on chercher pour l'établissement de la voiturette une solution spéciale, ou bien la construire suivant le modèle grosse voiture ? Réponse des exposants du Salon qui ne veulent pas du changement de vitesses par engrenages

Lorsqu'un ingénieur possède, au point de vue automobile, une idée nouvelle, il cherche le plus souvent à la réaliser de la façon la moins aléatoire, la plus économique, et il construit non point un lourd véhicule, mais fabrique quelquefois, même sans la munir de tous ses organes, une voiturette. L'étude des voiturettes exposées au Salon



Le changement de vitesse de la voiturette Le Métais.

Le plateau tournant à une vitesse constante, le galet parcourra à sa surface un chemin d'autant plus grand qu'on l'approchera de la périphérie. En plaçant le galet à droite du centre du plateau, on obtient la marche arrière.

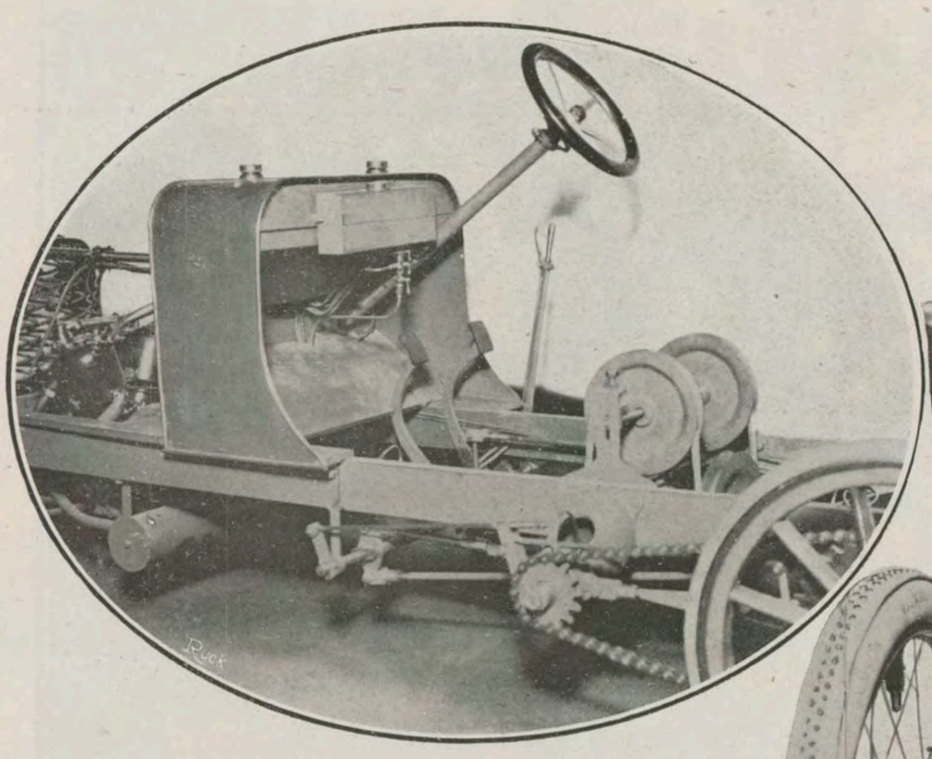


Transmission de la voiturette Ursus.

Le cylindre tourne à l'intérieur d'un cadre qui prend ainsi un mou ement d'oscillation, communiqué à la chape; dans son mouvement vers l'arrière, la denture inférieure de la chape entraîne l'arbre par l'intermédiaire d'une des roues dentées; lors de son mouvement vers l'avant, la denture supérieure rend solidaire de l'arbre une autre roue dentée.

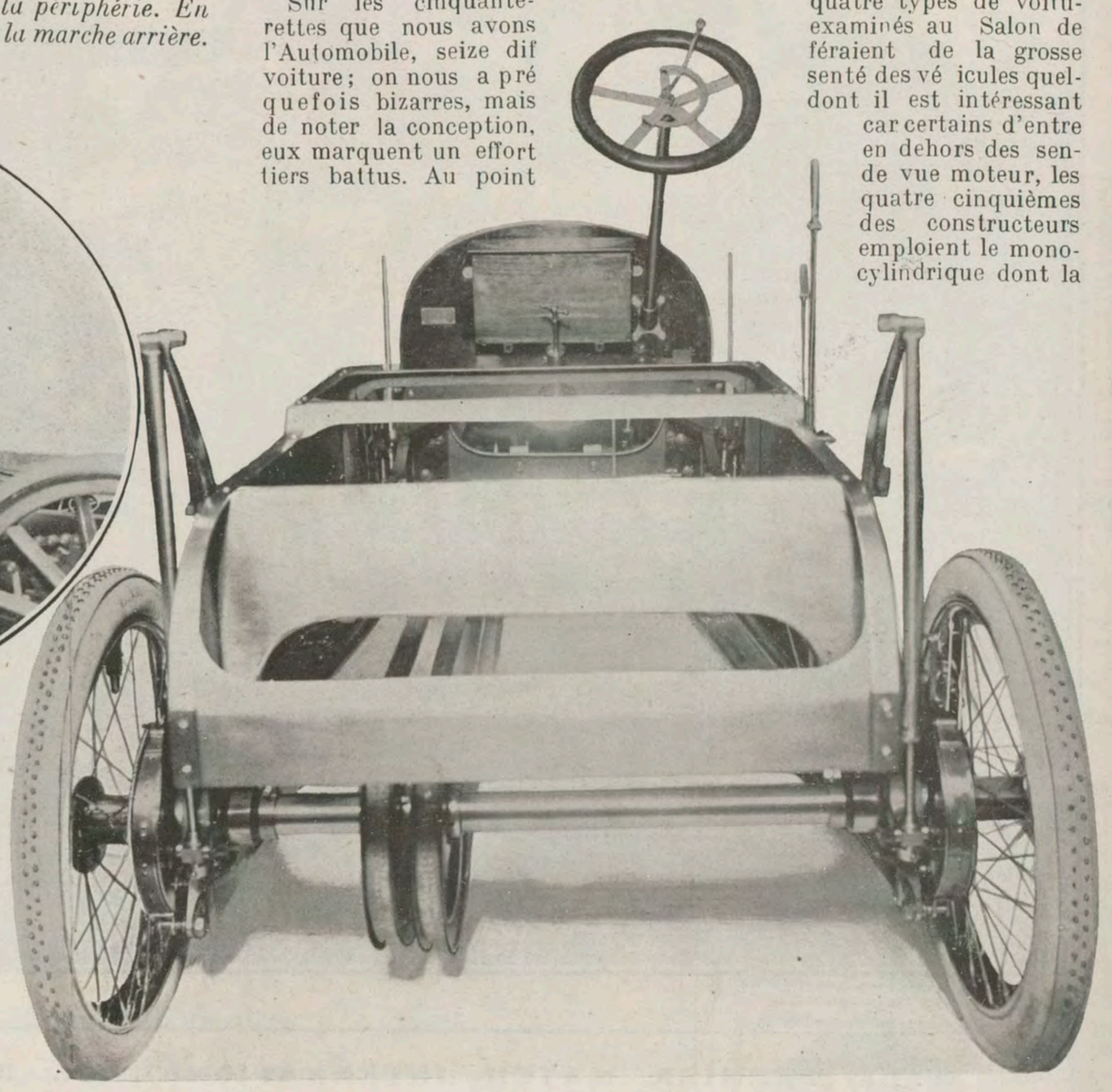
celle-ci. Cependant, les conditions d'établissement de la voiturette sont très différentes de celles dans lesquelles est fabriquée l'automobile de grande puissance, puisqu'on demande seulement à la première de véhiculer 200 kilos à 30 kilomètres de moyenne à l'heure. Ne pourrait-on trouver à ce problème, posé de façon nette, une solution spéciale, que l'on n'ait point besoin de généraliser et qui permette d'abaisser le prix d'achat de la petite voiture automotrice ?

Sur les cinquante-quatre types de voiturettes que nous avons examinés au Salon de l'Automobile, seize différaient de la grosse voiture; on nous a présentés de vé icules quelquefois bizarres, mais dont il est intéressant de noter la conception, car certains d'entre eux marquent un effort en dehors des sentiers battus. Au point de vue moteur, les quatre cinquièmes des constructeurs emploient le monocylindrique dont la



Le changement de vitesse par double plateau de la voiturette Parvula.

Les poulies verticales aperçues sur la photographie supportent une courroie reliant le plateau postérieur au plateau antérieur, ce qui rend le premier plateau moteur.



La transmission par courroie de la voiturette de Truffault.

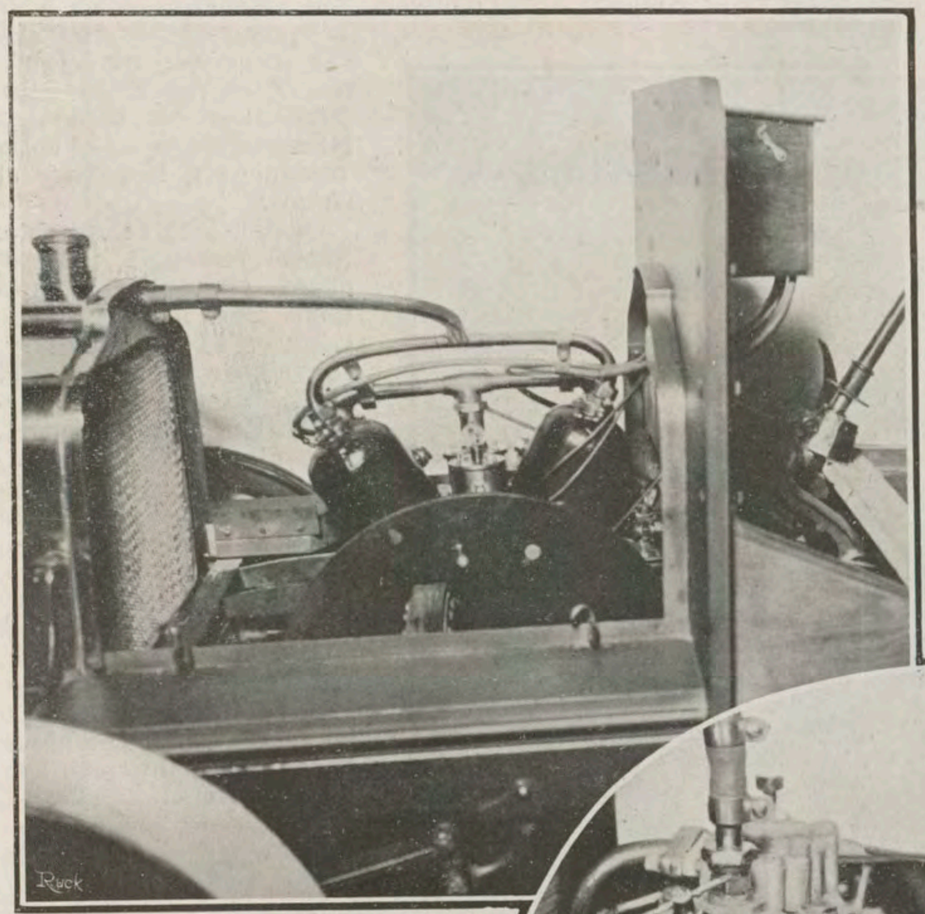
Pas de dispositif de changement de vitesse. L'essieu arrière est en deux pièces ; chacun des arbres est actionné par une poulie, dispositif suppléant à l'absence du différentiel.

de l'Automobile est donc toujours intéressante et l'est d'autant plus que nombre de constructeurs considèrent ces légers véhicules comme pouvant n'avoir que de lointains rapports avec les modèles ordinaires de grosses voitures.

Que réclame le public, en la voiturette ? Nous la définirons ainsi : l'automobile de prix d'achat et d'entretien modiques permettant le transport relativement rapide, commode et peu coûteux de deux personnes. Si l'on construit cette voiturette sur le type de la grosse voiture, elle devient, par sa conception même, d'un prix se rapprochant de

force varie de 4 chevaux et demi à 9 chevaux, les autres utilisent des deux et quatre cylindres; Turicum refroidit son monocylindre par circulation d'air, mais adopte l'eau, cette année, pour son quatre-cylindres. C'est donc dans la transmission de la puissance fournie par le moteur aux roues que se distinguent seize marques dont nous dirons quelques mots; il s'agissait de remplacer par un ou des organes moins compliqués et moins chers : embrayage, changement de vitesse, différentiel, chaîne ou cardan que l'on observe sur la généralité des véhicules automoteurs actuels.

L'une des solutions les plus originales nous est donnée par le constructeur de la voiturette Ursus; il relie par une chaîne l'arbre moteur



Le plateau et galet de friction de l'Auto-Gnome.

Le plateau est monté sur l'arbre moteur à sa sortie du carter; le galet actionne un arbre de cardan communiquant un mouvement au différentiel qu'il attaque par un pignon d'angle.

à un axe portant un cylindre excentré. Ce cylindre communique un mouvement alternatif à une chape dentée intérieurement et engrenant avec des roues dentées montées en roues libres sur l'essieu arrière; le déplacement du cylindre suivant une génératrice donne la gamme des vitesses.

La transmission par courroie détrônée par le galet de friction Il y a, cette année, une petite révolution chez les constructeurs de voiturettes n'établissant pas leurs modèles sur le type grosse voiture. Jusqu'au dernier Salon, la courroie réunissait une majorité de fanatiques; on l'employait et on l'utilise encore à de bien pénibles travaux qui semblent peu faits pour lui convenir; elle n'en possédait pas moins des partisans qui semblaient irréductibles; or, le changement de vitesse par plateau et galet a détrôné la courroie; sept constructeurs présentaient au Grand Palais des modèles avec transmission par plateau et six seulement employaient la courroie.

L'an passé, une marque suisse, Turicum, exposait une voiturette, qu'elle n'a d'ailleurs que très légèrement modifiée cette année, avec embrayage et changement de vitesse obtenus au moyen d'un galet qui frictionne sur un plateau tournant à la vitesse du moteur; on embraye en approchant le galet du plateau et l'on obtient toutes les vitesses en déplaçant le galet du centre à la périphérie.

Changement de vitesse par galet de friction Ce système n'est point nouveau et fut essayé en automobile dès l'apparition du moteur à pétrole, mais la difficulté d'établissement des premiers véhicules, leur poids, le défaut d'expériences suivies firent abandonner le galet de friction; cependant, l'esprit pratique des Américains, considérant le faible prix de revient d'un tel dispositif, chercha tous les moyens d'en tirer parti; pour éviter de façon sûre le patinage du galet, certains constructeurs employèrent un plateau à double et triple denture concentrique et remplacèrent le galet par un pignon d'angle engrenant avec l'une ou l'autre des couronnes. Ronteix exposait au Grand Palais une voiturette avec changement de vitesse ainsi réalisé. Plusieurs maisons américaines remplacèrent les dents par des tétons; en France, la marque Ronteix mise à part, le galet seul est adopté; notons d'ailleurs que Le Métais, qui expose au Salon un modèle construit suivant ce principe, avait ses trois véhicules à l'arrivée de la Coupe des voiturettes.

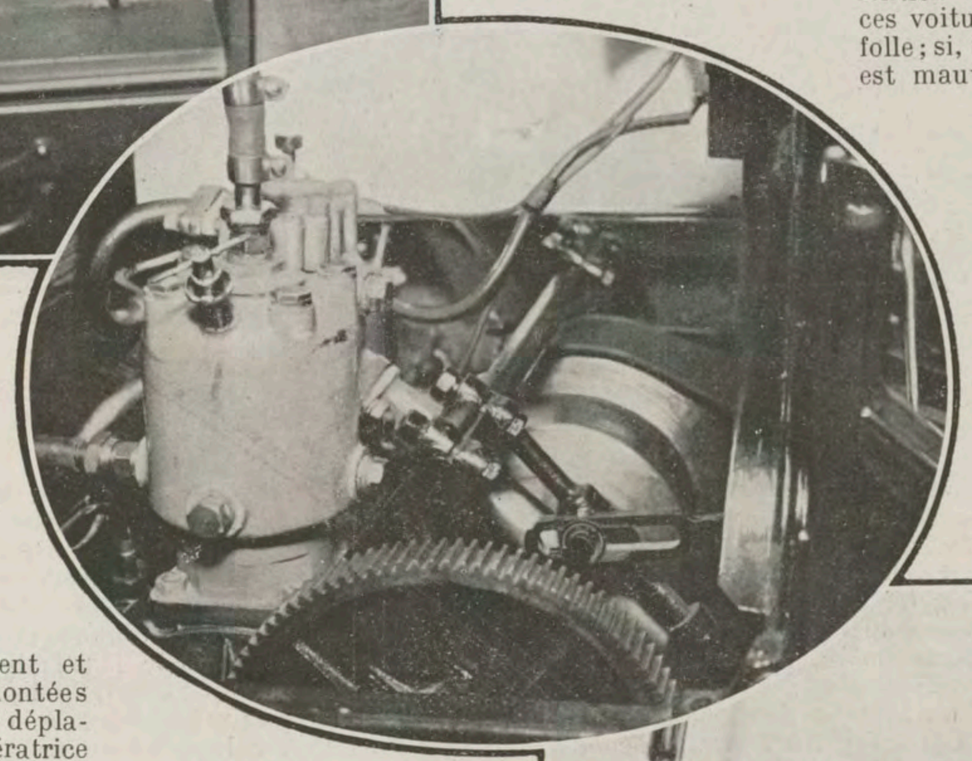
Tandis que Clesse a un dispositif semblable à Le Métais, Parvula possède deux plateaux reliés par une courroie et contre lesquels frictionne le galet. Aucune de ces voiturettes n'a de différentiel, et l'on commande une seule roue ou bien l'on rend, par différents moyens plus ou moins ingénieux, l'une des roues folles dans les virages; seule, la maison allemande Auto-Gnome transmet aux roues le mouvement du galet par l'intermédiaire d'un arbre de cardan.

Les transmissions par courroie Tels sont les adversaires de la courroie qui devient cette année trapézoïdale sur la voiturette Truffault et sur l'un des modèles Passe-Partout; chez Truffault, deux courroies transmettent la puissance fournie par le moteur à l'essieu arrière; on embraye en tendant les courroies par déplacement de l'essieu; on obtient de même l'embrayage sur le modèle Box et Lebrand, mais ici, l'on n'emploie qu'une seule courroie plate et la poulie arrière renferme un changement de vitesses à engrenages toujours en prise.

Le problème de tension de la courroie a été bien résolu par Chameroy, qui, en permettant à l'axe supportant les poulies, de pivoter autour de l'axe moteur, obtient une tension automatique. Fouillaron conserve une tension constante avec sa chaîne courroie; il présente au Salon, comme les années précédentes, ses poulies extensibles donnant un changement de vitesse progressif, qui est obtenu sur une autre voiturette, l'Euréka, en provoquant le déplacement d'une courroie croisée sur deux cônes à sommets inverses.

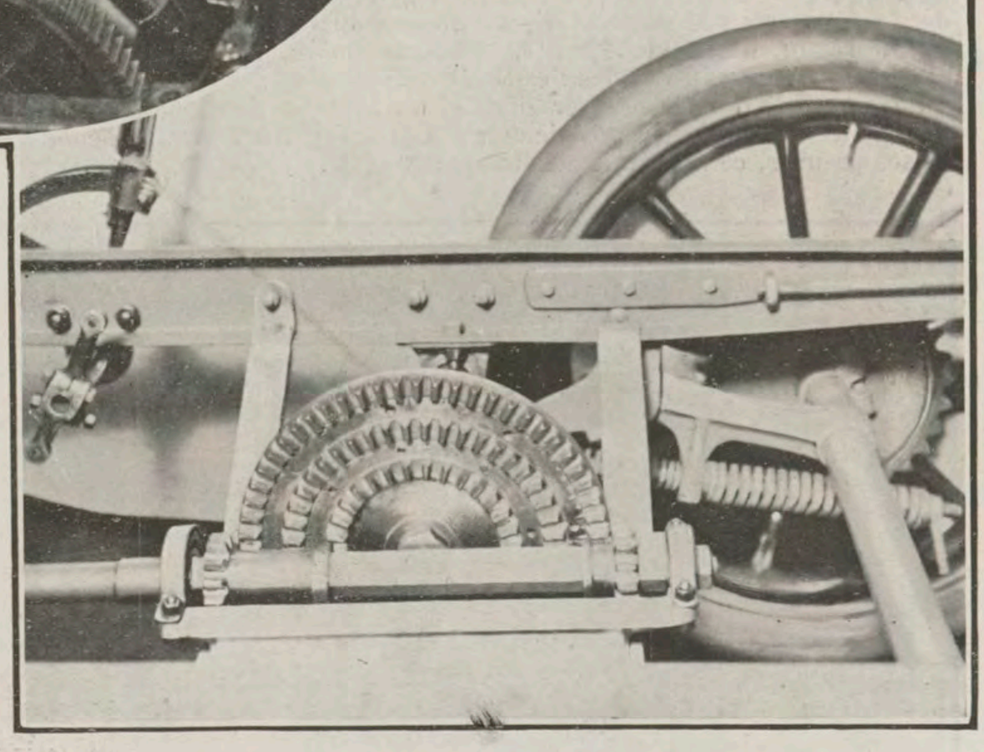
Le galet de friction, la courroie, ont l'avantage de permettre l'établissement de voiturettes à bas prix; la plupart de celles que nous avons nommées (Le Métais, Turicum, Fouillaron excepté) sont facturées moins de 3.000 francs.

Notons que le galet de friction, et, en certains cas, la courroie, suppriment seulement l'embrayage et le changement de vitesse; nous avons vu, en effet, que l'Auto-Gnome emploie un arbre de cardan pour transmettre aux roues la puissance motrice, la voiture supporte ainsi un différentiel. Le Métais commande sur certaines de ces voiturettes une seule roue, l'autre tournant folle; si, théoriquement, ce mode de transmission est mauvais, dans la pratique l'inconvénient n'est point de grosse importance pour un véhicule pesant 400 kilos, et en conduisant la voiturette on se rend difficilement compte de ce montage de l'unique chaîne; sur la voiturette Passe-Partout, on doit de même actionner l'arbre portant les poulies par un autre, commandé par le moteur; cet arbre porte un pignon cône, qui peut attaquer deux couronnes montées sur l'arbre des poulies; en provoquant l'engrenage avec l'une des couronnes on obtient la marche avant, tandis que l'attaque de l'autre couronne donne la marche arrière. Cette marche arrière a d'ailleurs causé de nombreuses recherches, chez quelques-uns des constructeurs qui possèdent sur leur châssis la transmission par courroie. Box et Lebraud, disposent perpendiculairement à l'arbre portant l'une des poulies un plateau; un galet peut être interposé entre la poulie et le plateau et inverser ainsi le sens de marche.



La tension automatique de la courroie Chameroy.

Une seule courroie plate transmet la puissance motrice. L'axe supportant l'une des séries de poulies porte une roue dentée qui tend à s'éloigner des poulies arrière.



La transmission par plateau dent et pignon d'angle de Ronteix.

En provoquant l'engrenage du pignon avec les différentes courroies on obtient trois vitesses; le pignon est ici relié au moteur, et c'est l'arbre supportant le plateau qui transmet son mouvement aux roues.

(A suivre.)

René Tampier.

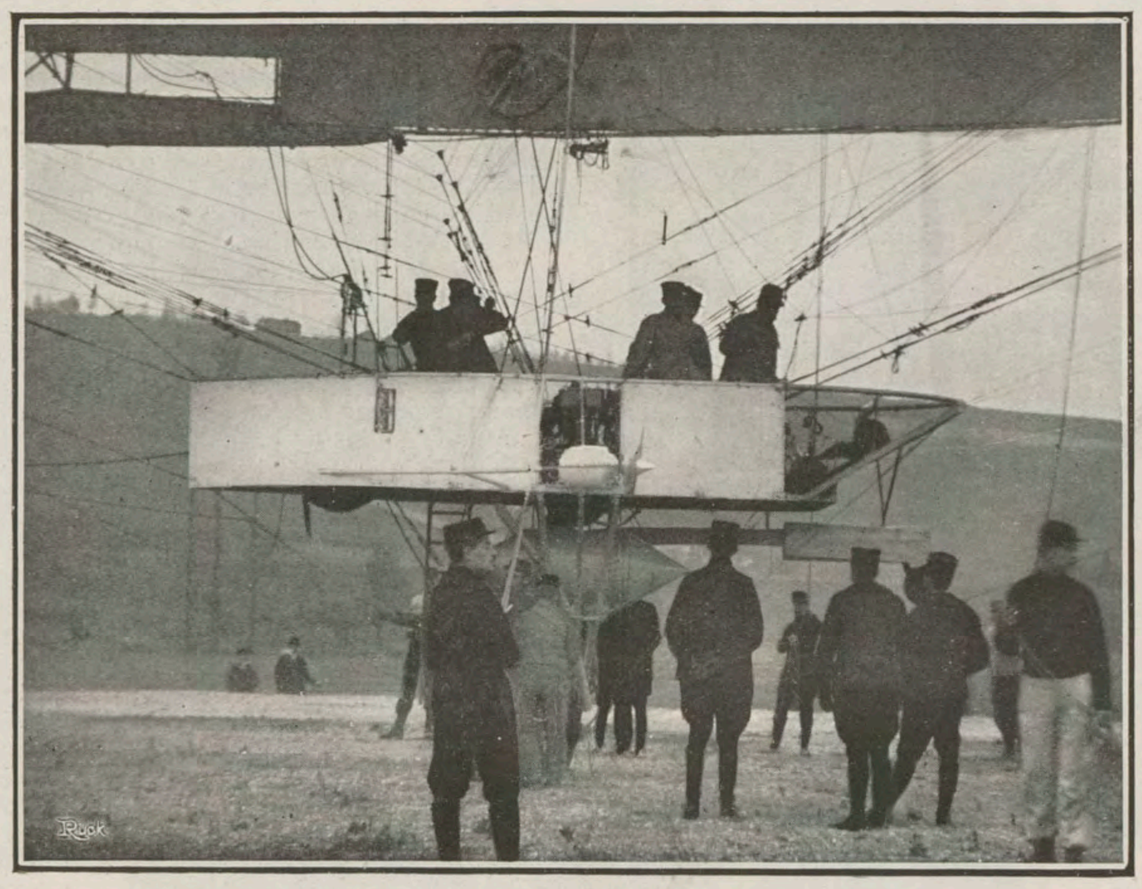
La Perte de l'Autoballon militaire *Patrie*

Par FRANÇOIS PEYREY

Après avoir erré pendant vingt heures au-dessus de la France, de l'Angleterre et de l'Irlande, l'aéronat *Patrie* a fini par disparaître dans la direction du Nord, après avoir touché terre à deux reprises et brisé ses hélices, près d'une ferme perdue du nord de l'Irlande ✠ Notre collaborateur examine les causes de l'accident

Vive et amère, la nouvelle courut sur les fils du télégraphe. Ce fut, en France, une stupeur... A l'étranger, il apparaît que l'on éprouva comme un soulagement de n'entendre plus notre chanson de victoire. A vrai dire, les critiques les plus acerbes furent formulées chez nous, et la presse allemande a été doucement ironique, sans plus.

A l'heure ou j'écris ceci, *Patrie*, notre superbe autoballon militaire, est bien perdu, irrémédiablement. D'après les télégrammes parvenus des différentes cités anglaises et irlandaises stupéfaites d'avoir aperçu l'aéronat en dérive — épave aérienne sans doute devenue épave marine! — on peut établir ainsi l'itinéraire de ce lamentable voyage : *Patrie* évadé de Souhesmes, près Verdun, le 30 novembre, à 8 heures du soir, serait passé dans la nuit sur Beauvais et au nord de Lisieux, aurait, dans la nuit également, traversé la Manche, et surplombé successivement, le 1er décembre, Cardiff et Cardigan (Angleterre). Puis, le vent de Sud-Est tourne au Sud. *Patrie* franchit la mer d'Irlande en biais et surgit au-dessus de Belfast et de Larne (Irlande). Il était 4 heures du soir, le 1er décembre, lorsque les habitants de cette dernière ville ont vu *Patrie*, ensuite signalé par un fermier. près de la mer, et chez lequel il laissa hélices et arbre de couche pour, derechef, continuer son vol fou. Il est donc plus que probable qu'il sombra soit dans le canal du Nord, entre l'Irlande et l'Ecosse, soit dans l'Océan Atlantique. La distance à vol d'oiseau, de Verdun à Larne est de 1.050 kilomètres.



Le dernier départ.

Le dernier voyage de Patrie, *avant la catastrophe, fut effectué sous la conduite du capitaine Bois, le général Andry était à bord.*

Les causes de la fuite Sa période d'instruction terminée à l'Etablissement central d'aérostation militaire de Chalais-Meudon, *Patrie* s'était rendu, d'une seule traite, le 23 novembre, à Verdun, son port d'attache définitif, du moins l'espérait-on.

Sans tomber dans les exagérations et les naïvetés de quelques-uns de nos confrères, qui semblent découvrir la dirigeabilité aérienne à chacun de ses preuves, ce fait était absolument louable.

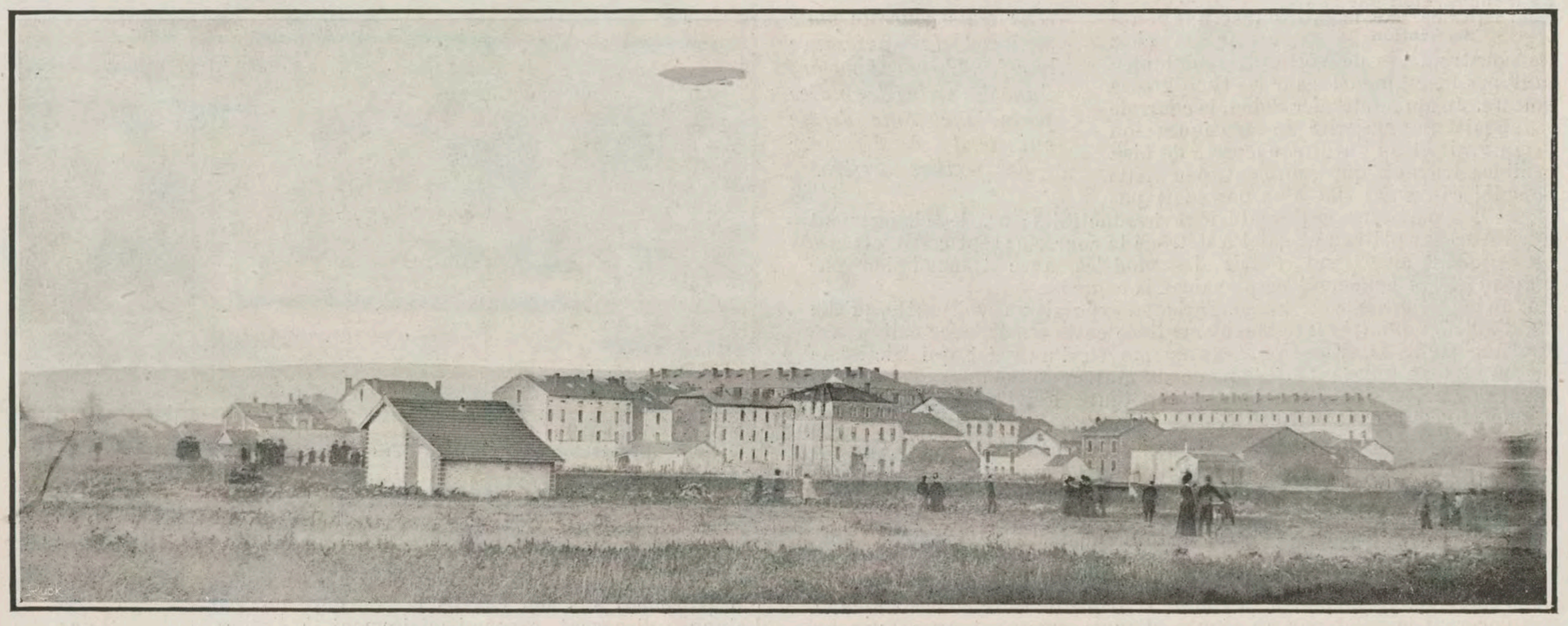
Elevé à 8 heures 40 du matin, par un vent S.-S.-O. de 11 mètres à la seconde, subi, par conséquent, par tribord, l'autoballon descendait aux portes de son nouvel aérodrome à 3 h. 45 de l'après-midi, après avoir couvert, à vol d'oiseau, 236 kilomètres en 7 h. 5. L'équipage était composé des commandants Bouttieaux et Voyer, du capitaine Bois, du lieutenant Delassus, des sous-officiers mécaniciens Deguffroy et Girard.

Or, le 29 novembre, *Patrie* reprenait l'atmosphère, piloté par le capitaine Bois, ayant comme passagers le général Andry, gouverneur de Verdun, et plusieurs officiers de la garnison. Peu après le départ, le pantalon d'un mécanicien fut pris dans l'engrenage de commande de la magnéto d'allumage, qui, ainsi mise hors de service, provoqua l'arrêt du moteur. Les aérostiers atterrirent à Souhesmes près de Verdun, et, sur l'ordre du gouverneur de cette place, 600 hommes vinrent cantonner dans cette localité pour leur porter secours.

Deux cents hommes furent répartis autour du ballon pour le maintenir.

Ils se relayaient à tour de rôle dans ce service fatigant. Malheureusement la vitesse du vent s'accrut sans cesse dans la soirée du lendemain, et, entre sept heures et huit heures, suivirent des rafales extrêmement violentes de vent d'Est. L'arrimage orientant le ballon dans la direction du vent fut arraché par la tourmente. Les deux cents hommes furent impuissants à le maintenir. Malgré tous leurs efforts il se plaça par le travers, se coucha, et la nacelle se renversa, laissant échapper le lest dont elle était chargée. Traînés sur un parcours de 40 mètres, les hommes durent enfin lâcher prise, et, vers huit heures, le ballon s'éleva, emporté dans la direction de l'Ouest.

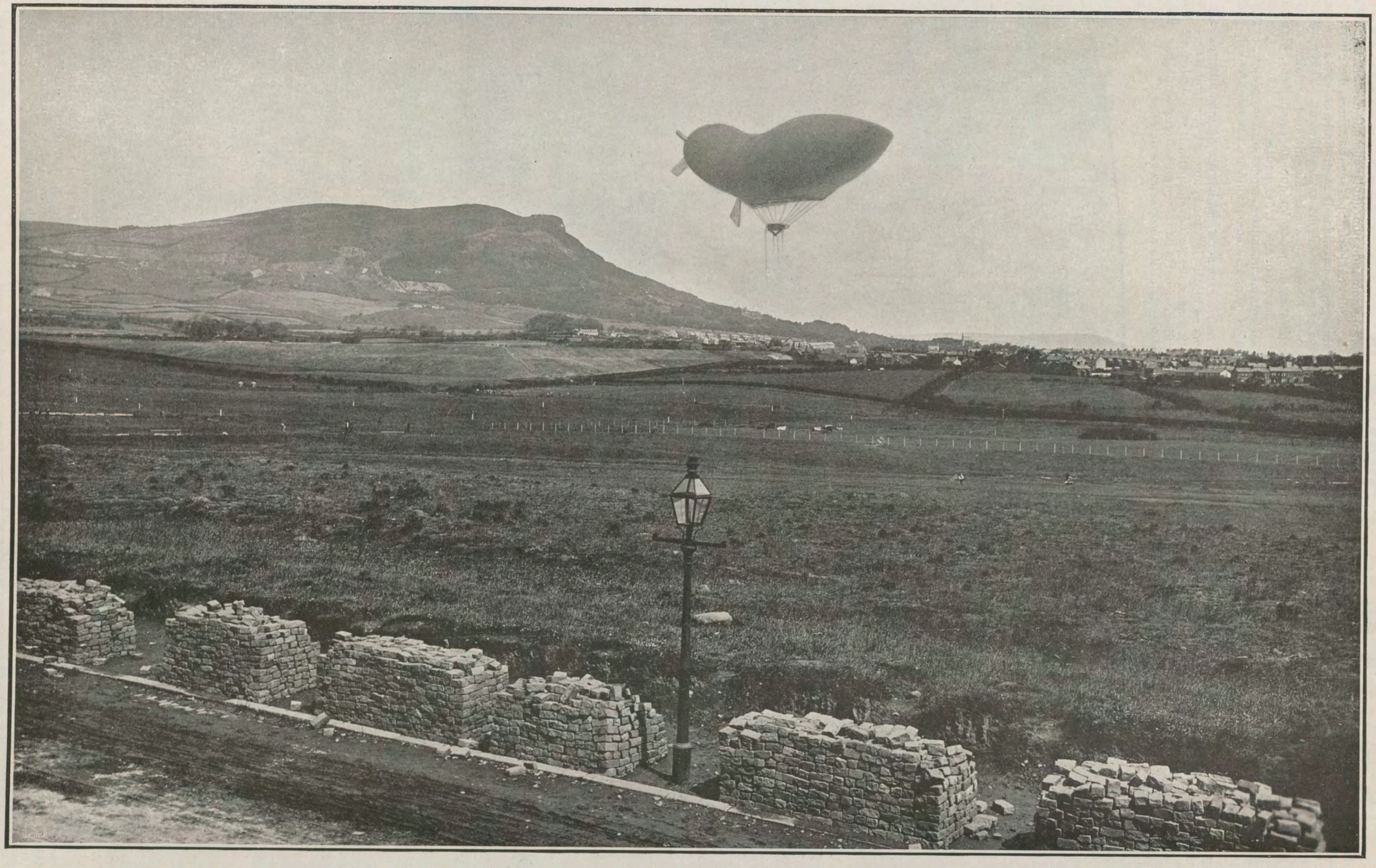
Dix minutes auparavant, le lieutenant Lenoir était monté sur la nacelle pour fixer une rallonge à la corde de déchirure, de façon à pouvoir manœuvrer le panneau depuis le sol, en cas d'extrême danger. Mais, par suite de l'enchevêtrement des cordages tordus par la tempête,



En panne au-dessus de Chevert.

L'aéronat avait à peine quitté Verdun, que le « bleu » d'un mécanicien se prenait dans les engrenages de la magnéto. Le moteur s'arrêtant, Patrie *dériva au gré du vent, pour finir par atterrir aux Souhesmes, à 15 kilomètres de Verdun.*

L'ÉVASION DE *PATRIE*



(Cliché Halex Hogg.)

LA DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE DE *PATRIE*, AU-DESSUS DES BELFAST-GROUNDS

Après avoir erré pendant toute la journée du dimanche au-dessus de l'Angleterre et de l'Irlande, Patrie *fut aperçu une dernière fois, très près du sol, au-dessus de la ville de Belfast. Il traversa les Belfast-Grounds, et son guide-rope toucha presque le « Cave Hill » ou nez de Napoléon, que l'on aperçoit sur notre photographie. A dix kilomètres de là, il touchait terre à Ballysalagh, bondissait, effleurait encore le sol à Bullydavey. Délesté de ses hélices qui se brisaient dans le choc, il remontait dans l'atmosphère et disparaissait au-dessus de la mer du Nord. Un navire croit l'avoir aperçu par le travers des Hébrides.*

la corde se rompit dans ses mains. Au moment où cet officier tenta d'ouvrir le panneau de déchirure, le ballon, dégagé de son lest, privé dès ce moment des moyens prévus pour diminuer sa puissance ascensionnelle, s'éleva à une altitude considérable, où les vents d'Est l'emportèrent avec une vitesse estimée à 75 kilomètres à l'heure, d'après les observations de la Tour Eiffel.

Les critiques J'ai déjà dit que les aérostiers militaires avaient été fort critiqués. Sans doute, il eût été préférable de dégonfler *Patrie* dès que le vent a fraîchi. Si ce procédé radical n'a pas été employé, il ne faut en accuser qu'un sentiment d'amour-propre excusable, à la rigueur. C'était la première démonstration de *Patrie* à la frontière, et l'on a tout tenté, jusqu'à l'impossible, pour lui faire regagner son point de départ par ses seuls moyens.

Ce qui est inexcusable, c'est que la nacelle ait été abandonnée. Au moment du danger un capitaine de navire ne commande pas son bateau du rivage, et s'il demande du secours, il demeure sur sa dunette, prêt à toutes les éventualités. Si le commandant de *Patrie* était resté à son bord, il eût pu, à l'instant de la suprême rafale, arracher le panneau de déchirure, et *Patrie*, éventré, n'aurait pas, avant d'être le jouet d'une mer septentrionale, provoqué un désastreux effet moral.

Le panneau de déchirure est un dispositif de première nécessité. N'avoir pas su le mettre à contribution en de telles circonstances constitue une faute très grave, que n'eût assurément pas commise le moins expérimenté de nos aéronautes civils. Celui-ci aurait, dès l'atterrisssage, attaché à un arbre, à un piquet, la corde de déchirure, assurant ainsi un fonctionnement automatique.

Petites causes, grands effets. Le pantalon du mécanicien engagé dans l'engrenage de la magnéto détermina la catastrophe. Pourquoi cet engrenage n'était-il pas protégé par un carter, ainsi que dans les canots automobiles? Le moteur du *Patrie* comportait un double allumage avec une seule distribution. Il sera prudent, à l'avenir, d'avoir recours à deux distributions distinctes.

L'on a aussitôt télégraphié à M. Julliot d'apporter de Paris une nouvelle magnéto. M. Julliot s'empressa de se rendre à Verdun, mais il ne put cependant y parvenir instantanément. L'on a donc perdu un temps précieux, tandis que l'atmosphère était encore calme, et n'est-il pas oiseux d'affirmer qu'une maison d'automobiles de Verdun pouvait parfaitement réparer ou changer la pièce endommagée?

Déplorons encore que *Patrie* ait été installé dans cette ville frontière, alors que l'aérodrome était encore dépourvu d'atelier de réparations, de pièces de rechange, et même d'un approvisionnement d'essence!

L'on s'est encore demandé pourquoi l'aéronat n'avait pas été solidement maintenu par des câbles frappés sur des arbres, des charrettes, etc. Ce procédé n'était guère possible. Il se produit, en effet, par temps de bourrasque, des remous au sol, des sautes de vent, et l'appareil, devant toujours présenter le nez au vent, exigeait une certaine mobilité. Il importe de rechercher un mode logique de campement, plutôt que de crier à la faillite des aéronats. L'aéronautique a été et sera victime d'accidents, tout comme les autres modes de locomotion, et nous n'en sommes plus, n'est-ce pas? à nous étonner outre mesure de la perte d'un cuirassé.

Mais l'océan marin à ses ports, ses havres, où mastodontes et coquilles de noix viennent se blottir lorsque la mer est par trop féroce. A mesure que la locomotion aérienne se développera, il sera également indispensable de construire des ports de refuge où se réfugieront, par atmosphère démontée, les aéronats et les aéroplanes en détresse.

***Patrie* en détresse.** (Cliché Halex Hogg.)

Emporté par le vent au-dessus de l'Angleterre, puis de l'Irlande, le malheureux aéronat erra pendant toute la journée de dimanche. Il fut photographié vers trois heures, au-dessus de Cairntfergus Castle, près de Belfast.

L'équipée de *Patrie* a plusieurs précédents: Le 28 août 1904 le *Lebaudy* s'est librement enfui de Moisson à Serquigny et s'éventrait, l'année suivante, le 6 juillet, sur un rideau d'arbres au camp de Châlons, après avoir arraché ses amarres des mains des soldats qui les retenaient. Le 30 novembre 1905, évasion du *Zeppelin II* de son hangar flottant sur le lac de Constance jusqu'au rivage suisse, où il fut gravement endommagé. Mais on ne pouvait guère prévoir qu'à son tour *Patrie* ferait, à vide, un voyage aussi lointain et aussi tristement célèbre!

Parmi les nombreuses ascensions de *Patrie*, il est intéressant de rappeler le voyage Moisson-Chalais, 52 kil. en 1 h. 17 m. (15 décembre 1906); les évolutions à la dernière revue de Longchamp; le voyage Chalais-château de Rambouillet où il rendit visite au président de la République (8 aout 1907); le raid Chalais-Etampes et retour, 100 kilomètres (23 octobre; une ascension combinée avec des manœuvres de troupes au camp de Satory, et au cours de laquelle l'attitude de 1.300 mètres fut atteinte (16 novembre), enfin, le raid Chalais-Verdun.

Patrie, commandé à MM. Lebaudy, frères en vue d'applications militaires, avait été accepté par la Guerre, après essais de recette, le 26 novembre 1906. Construit sur les plans des *Lebaudy*, il présentait toutes les caractéristiques de ses aînés, avec quelques modifications tendant à augmenter sa capacité et à l'amélioration du système des plans d'empennage. Son volume, tout d'abord de 3.150 mètres cubes, fut récemment porté à 3.500 mètres cubes. pour une longueur de 61 mètres et une force motrice de 70 chevaux.

François Peyrey.

CE QUI RESTE DE *PATRIE*

La ferme de Bullidavey.

C'est auprès de cette ferme, perdue dans la campagne irlandaise, que, dans la soirée du 1er décembre, vers 5 heures, le ballon Patrie *toucha terre pour la dernière fois, avant de disparaître, pour toujours.*

M. Mac-Farland.

Propriétaire de la ferme de Bullidavey, où vint échouer Patrie.

Une des hélices de *Patrie*.

La béquille d'acier laboura le sol, creusant un profond sillon. L'axe des hélices fut brisé et les hélices qui mesurent 2 m. 80 d'envergure, tombèrent sur le sol.

Les débris de *Patrie* recueillis par l'armée anglaise.

Sur un ordre du War Office, le capitaine Meyvell se présenta à la ferme de Bullidavey, pour prendre livraison des débris de Patrie *qui seront remis à l'autorité militaire française.*

Les Coups du Golf

La position des mains.
Mouvement des mains pour le coup qui demande une

Les divers clubs.
Le driver, le brassey, le [illegible] le putter, le niblick [illegible]

En position sur le
Le club marque un temps s'abattre vigoureusement su va projeter au loin, par-de qui parsèment le

Les coups du golf, par A. Massey, champion de France.

1. Fin du coup avec le driver. — 2. Mouvement avec le mashie. — 3. Fin du coup avec le mashie. — 4. Fin du coup avec le brassey. — 5. Coup de mashie dans un « bunker », l'un des obstacles qui parsèment le terrain. — 6. Mouvement arrêté avec le driver. — 7. Coup de fer. — 8. Départ avec le driver. — 9. Mouvement avec le cleek arrêté en haut des épaules. — 10. Coup de cleek. — 11. Arnaud Massey, champion de France de golf, vainqueur des plus grands champions anglais. — 12. Fin du coup avec le driver.

par deux Champions

on des mains.
nains pour le swing,
de une rare sûreté

ivers clubs.
ssey, le fer, le mashie,
e niblick, le cleek.

ion sur le drive.
un temps d'arrêt avant de
ement sur la balle, qu'elle
, par-dessus les obstacles
ement le terrain.

Les coups du golf, par Taylor, champion d'Angleterre.

13. Fin du coup du tas de sable. — 14. Le coup du driver. — 15. Le « putting ». — 16. Fin d'un coup de fer. — 17. Avant le putting, coup décisif. — 18. Fin du swing avec le cleek. — 19. Dans une ornière. — 20. Fin du coup avec le mashie. — 21. Près du trou. — 22. Coup avec le brassey. — 23. Position du joueur après le coup. — 24. Fin du coup avec le mashie. — 25. Départ avec le driver. — 26. J. H. Taylor, champion d'Angleterre. — 27. Départ du coup avec le mashie. — 28. Coup pour sortir d'un « bunker ».

La Voiture électrique G. E. M.

Par H. PETIT

Une des nouveautés les plus curieuses du Salon qui vient de se terminer, fut la voiture électrique exposé par Girardot dans laquelle une dynamo est intarcalée, entre le moteur et la transmission arrière et supprime totalement la boîte de vitesses.

Le moteur à pétrole, et en général le moteur à explosion, s'il présente de très grands avantages, n'est pas, lui non plus, exempt d'infirmités. Il ne conserve sa puissance qu'autant qu'il tourne à sa vitesse de régime.

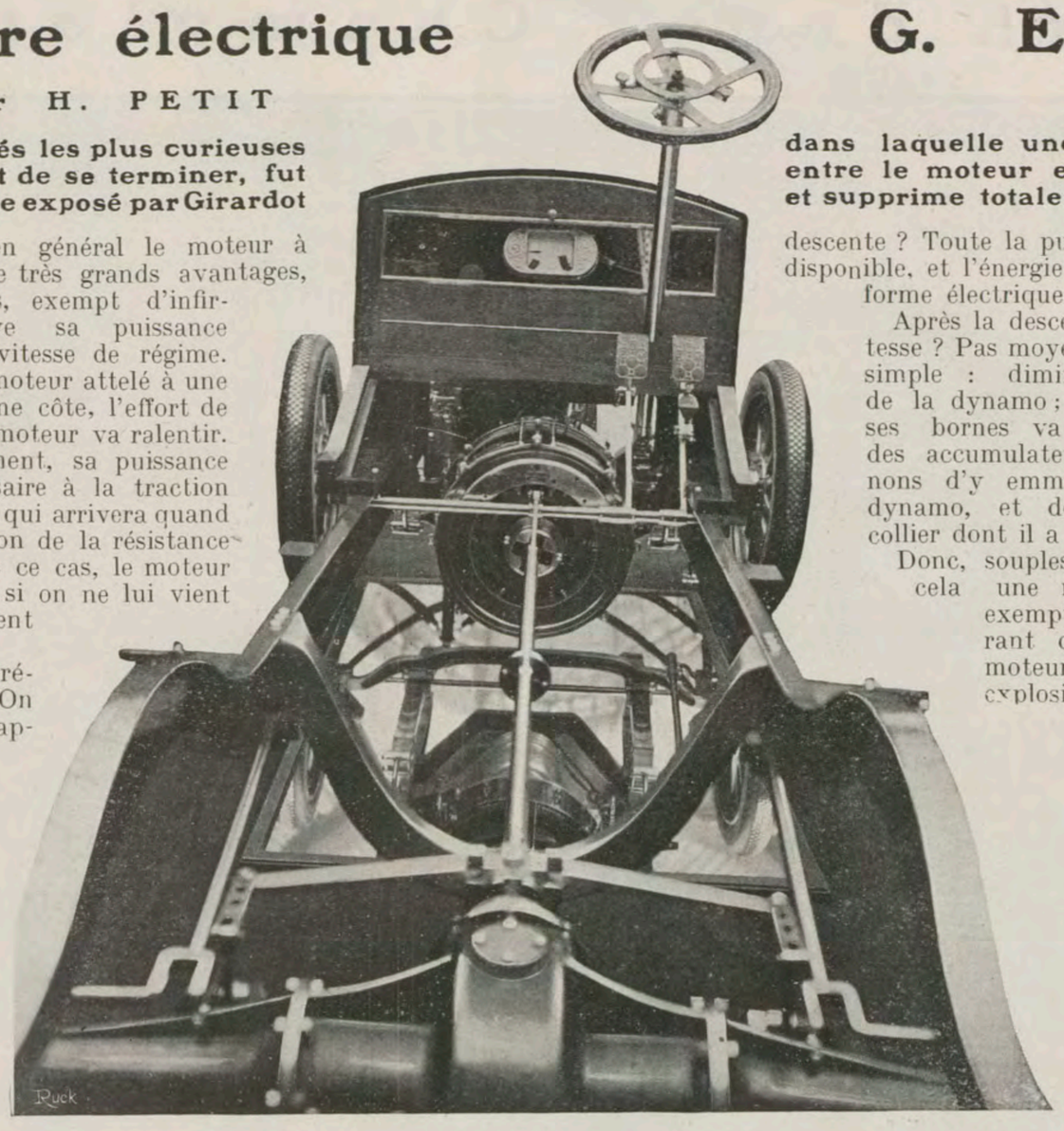
Si donc, nous prenons un moteur attelé à une voiture, quand elle abordera une côte, l'effort de traction étant plus grand, le moteur va ralentir. Par le fait de ce ralentissement, sa puissance va diminuer. Si l'effort nécessaire à la traction reste sensiblement constant, ce qui arrivera quand la pente sera forte, la variation de la résistance de l'air étant négligeable dans ce cas, le moteur ralentira de plus en plus et, si on ne lui vient en aide, il s'arrêtera. Comment peut-on lui venir en aide ?

1° En diminuant le couple résistant sur l'arbre du moteur. On y arrivera en changeant le rapport des vitesses angulaires du moteur et des roues, par le changement de vitesses. C'est la solution aujourd'hui universellement adoptée. Qu'il s'agisse de changements de vitesse à engrenages, à courroies, à friction de plateaux, le résultat cherché est toujours le même. Notons d'ailleurs que ce résultat cherché, à savoir conserver au moteur sa vitesse de régime quelle que soit la résistance, ce résultat, dis-je, n'est jamais atteint complètement. On passe brusquement d'une combinaison d'engrenages à une autre, le rapport des vitesses du moteur et des roues change brusquement, et l'adoption d'une « vitesse » au terrain n'est jamais qu'approchée. Enfin, fût-elle parfaite, il n'en sera pas moins vrai que la voiture avancera avec peine dans les côtes et que le chauffeur regrettera à ce moment les précieux kilogrammètres envoyés, sous forme de chaleur, dans les freins pendant la dernière descente.

2° Augmenter le couple moteur. Telle est évidemment la solution la plus élégante. Mais comment y arriver ? On ouvrira en grand l'admission des gaz, si ce n'est déjà fait, mais après ? Les motocyclistes, quand ils voient faiblir leur moteur, donnent quelques coups de pédale. Le conducteur d'une voiture ne peut en faire autant, et déplore l'absence d'un cheval de renfort

Eh bien, ce cheval de renfort, M. Girardot l'a adjoint à sa nouvelle voiture G. E. M. C'est l'électricité qui va nous fournir la solution du problème. Dans l'industrie, n'est-ce pas presque toujours à la bonne fée que l'on a recours dans les cas difficiles ? Pourquoi n'en ferions-nous pas de même sur nos voitures qui, en somme, sont des usines en réduction ? Le volant du moteur de la voiture G. E. M. est constitué par l'induit d'une dynamo tétrapolaire excitée en dérivation. L'arbre moteur est ensuite, au moyen d'un embrayage que nous décrirons tout à l'heure, mis en relation avec le différentiel. De changement de vitesses, point. A quoi bon en effet ?

Supposons que notre voiture roule sur une route en palier : les vingt chevaux du moteur sont certainement excessifs, et leur ardeur débordante a besoin d'un calmant. La dynamo, convenablement excitée va, en ce moment, travailler comme génératrice et envoyer son courant dans une batterie d'accumulateurs, qui vont se charger ainsi peu à peu. Arrive-t-on dans une descente ? Toute la puissance du moteur va devenir disponible, et l'énergie produite va s'accumuler, sous forme électrique, dans les bacs.



La voiture G. E. M.

La dynamo peut successivement charger les accumulateurs ou transmettre au moteur la force motrice emmagasinée par eux.

Après la descente, la montée. Changer de vitesse ? Pas moyen. Alors ? Alors ! C'est bien simple : diminuons légèrement l'excitation de la dynamo ; la différence de potentiel entre ses bornes va devenir plus petite que celle des accumulateurs ; l'électricité que nous venons d'y emmagasiner va s'écouler dans la dynamo, et donner au moteur le coup de collier dont il a besoin.

Donc, souplesse absolue du moteur. Ajoutez cela une mise en marche automatique exempte de ratés : on lance le courant dans la dynamo qui entraîne le moteur, et provoque les premières explosions. Plus de générateurs d'acétylène pour les phares et l'éclairage, bacs puants et incommodes, mettant un malin plaisir à se percer chaque fois que l'on a besoin d'eux. Plus de batterie d'allumage, trop souvent vide au moment où l'on s'y attend le moins. La voiture est éclairée à giorno, et plus n'est besoin d'économiser à outrance la maigre clarté des petites lampes de 4 volts. La batterie d'accumulateurs va nous fournir le courant que nous pourrions utiliser à notre guise.

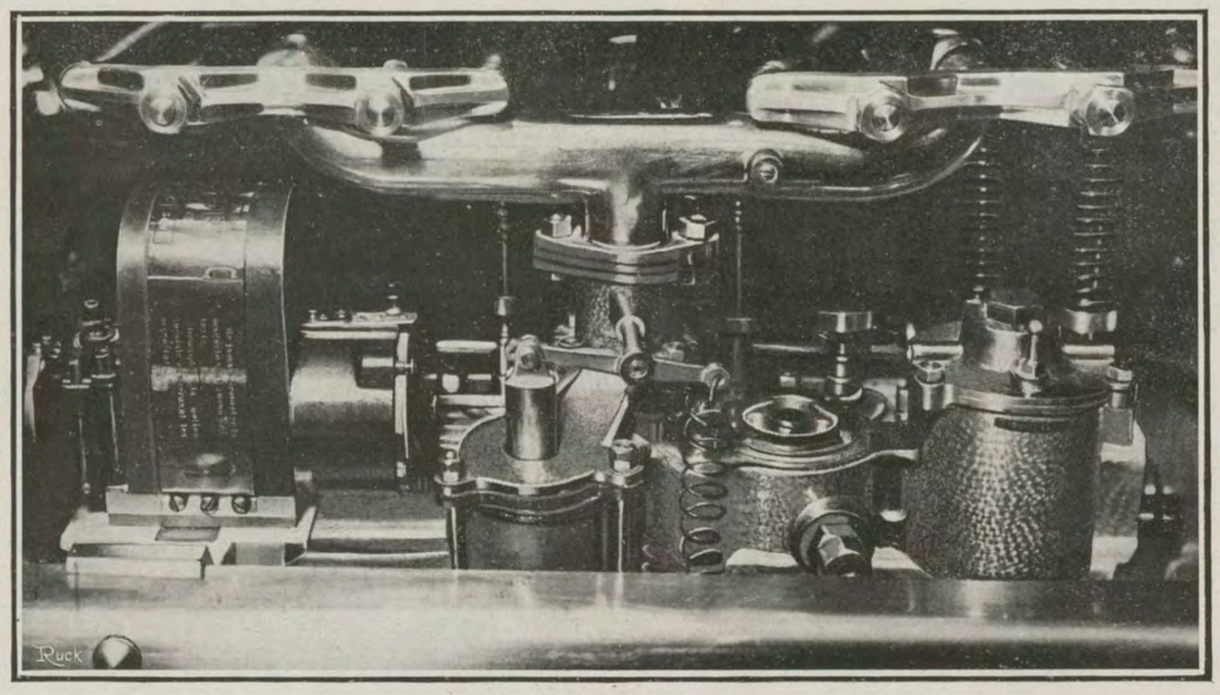
Et la conduite de la voiture ! Idéalement simple. Le chauffeur à en main une simple manette qui commande le rhéostat d'excitation de la dynamo. Un enfant la ferait tourner. Un enfant, appuyant sur les pédales d'embrayage ou de frein, débraie ou arrête la voiture sans le moindre effort. Et cela, grâce à deux organes qu'il est nécessaire de décrire brièvement : le carburateur à admission automatique et l'embrayage-freinage magnétique.

Le carburateur électrique L'admission des gaz au moteur est en effet réglée automatiquement par le courant qui va de la dynamo aux accumulateurs.

En voici le principe :

La valve d'admission est reliée à un noyau de fer doux, plongeant sans frottement dans une bobine à double enroulement. L'un de ces enroulements, en gros fil, est traversé par tout le courant débité ou absorbé par la dynamo, l'autre, en fil fin, est monté en dérivation sur ses bornes.

La dynamo débite-t-elle alors que la batterie est à sa charge normale ? L'enroulement shunt, prépondérant, déplace le noyau de fer et ferme l'admission. Au contraire, les accus se vident-ils dans la dynamo, indiquant par là qu'un coup de collier est nécessaire : le courant changeant dans le gros fil, son effet s'ajoute à celui de l'enroulement en fil fin et les gaz arrivent librement. Les accumulateurs constituent donc le meilleur régulateur de vitesse.



Le carburateur Girardot.

L'admission des gaz est réglée automotiquement par le courant qui va de la dynamo aux accus ; elle est d'autant plus grande que la puissance demandée au moteur est plus forte.

Un mot de l'embrayage et du frein. Un plateau, porté par l'arbre qui va au différentiel peut être attiré par un plateau semblable placé sur l'arbre du moteur, d'où embrayage progressif, ou bien par un plateau fixe, d'où freinage d'énergie pratiquement illimitée et de progressivité tout aussi grande.

On le voit, c'est la voiture rationnelle où aucune énergie n'est perdue ni gaspillée, où tout est progressif et harmonieux.

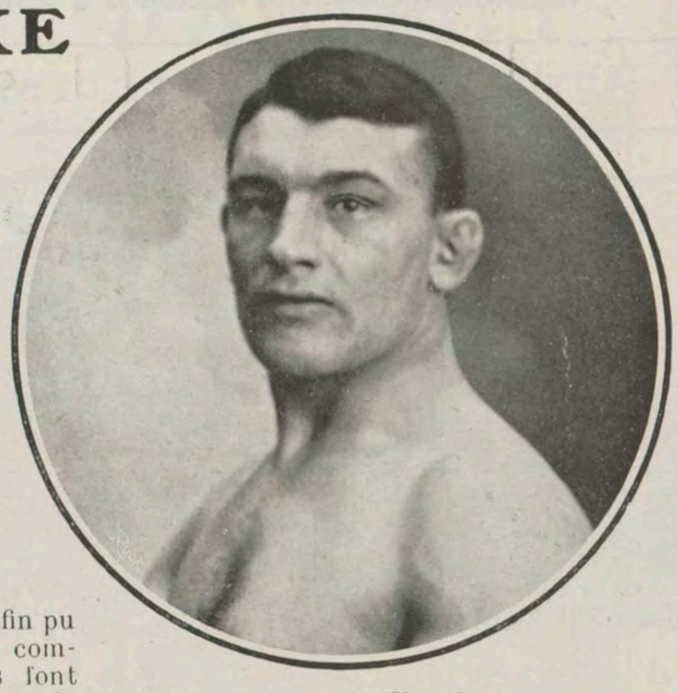
H. Petit.

UN GRAND MATCH DE BOXE

Le 4 décembre, à la salle Wagram, le Pelican Boxing Club donnait un match de boxe qui mettait aux prises Charlie Knock et Peter Brown. Ce combat merveilleux de bout en bout s'est terminé par la victoire de Knock.

Nous connaissions tous Peter Brown. Nous l'avions vu jouer avec tous ceux qui lui avaient été opposés. Il avait poussé parfois la courtoisie jusqu'à les battre seulement aux points, mais il nous avait toujours donné l'impression de pouvoir les vaincre dès le premier round, s'il avait voulu.

L'autre soir, enfin, nous l'avons vu à l'ouvrage, si bien à l'ouvrage même qu'il a été knock-out au onzième round. Et si quelques-uns supposaient sa défaite possible, par contre, personne ne croyait que cet homme, habitué aux combats à poings nus, à cette espèce de boxe spéciale genre *catch as catch can* dont on organise en secret des représentations dans des taudis de faubourgs à Londres, que cet homme, dis-je, pouvait être susceptible d'être mis knock-out. Et pourtant, quelle belle fin de match que celle à laquelle nous avons assisté ! Par quels prodiges Peter Brown a-t-il pu tenir depuis le neuvième round jusqu'au onzième ? Nous ne pouvons nous faire une idée de l'énergie farouche de cet homme qui, avec l'arcade sourcillière gauche complètement ouverte, a pu résister encore près de quatre minutes aux coups si violents de son merveilleux adversaire. La salle était comble. On y remarquait toutes les notabilités parisiennes, même les plus éloignées de la boxe, ce qui prouve combien ce sport passionne le monde. Et pendant toute la fin du match, on voyait tous les spectateurs debout, haletants, assister aux diverses phases de cette passionnante lutte, lutte telle qu'on n'en vit jamais en France. Nous ne saurions trop louer l'intelligente initiative du Pelican Boxing Club et de ses dirigeants et de son professeur Geo Max ; c'est grâce à eux que nous avons enfin pu asisster à un véritable combat. De tels contests font plus en une soirée pour la boxe que des années d'assauts, hygiéniques peut-être, mais sans intérêt. Voilà des matches comme on ne pourrait en voir dans des championnats de music-hall, où les hommes sont forcés de ne pas se livrer complètement, pour être frais le lendemain ou le surlendemain. Une soirée semblable ne peut être donnée qu'avec deux hommes spécialement préparés et ayant devant eux plusieurs jours pour se remettre. Trente minutes de boxe avec gants de quatre onces, voilà qui n'est pas à la portée de tous. Seuls, des hommes de grande classe, aguerris, scientifiques et encaisseurs peuvent se le permettre.



Charlie Knock.

Charlie Knock, pour ses débuts à Paris, a triomphé de Peter Brown, que tous les sportsmen croyaient invincible.

La tactique des deux pugilistes fut différente au cours de ce mémorable match. Peter Brown semblait avoir plus de confiance en soi que Charlie Knock. Il se donnait davantage. Je crois que, convaincu de sa supériorité, il pensait venir à bout de son advervaire avant le quinzième round et que, par conséquent, il pouvait se livrer. Charlie Knock se contentait d'esquiver, voulant éviter de frapper sans être sûr de toucher, réservant son souffle et attendant le bon moment pour rentrer avec chance de succès. Cette façon d'agir lui valut la victoire et nous permit d'assister à une exhibition d'esquiveur remarquable. Au huitième round seulement, fut porté et reçu le premier coup dur. C'est Knock qui eut l'honneur d'en être l'auteur en donnant un swing au nez. A ce moment, Brown baisse la tête et en la relevant rencontre celle de Knock. Celui-ci a la tempe ouverte et un flot de sang s'en échappe, alors que Brown a l'arcade sourcillière ouverte formant une plaie large d'un centimètre. Un mince filet de sang coule en zigs-zags sinistres sur sa joue. Les deux pugilistes ruissellent de sang et en couvrent l'excellent arbitre Frantz Reichel. Au neuvième round, un swing formidable à la mâchoire jette Peter Brown à terre, il y reste neuf secondes et se relève par un prodigieux effort d'énergie. En clinchant presque tout le temps, il atteint la fin du round. Mais à la onzième reprise, Knock réussit à placer au même endroit un cross splendide. Peter Brown est battu. Il tente de se relever à plusieurs reprises, mais il ne peut y parvenir. Les dix secondes sont écoulées, il est encore à terre. Le simple récit de cette rencontre peut donner une idée de l'ovation qui accueillit la fin de ce combat.

JACQUES MORTANE.

Le match Charlie Knock-Peter Brown.

Charlie Knock, un inconnu en France, à réussi à knock-outer son terrible adversaire Peter Brown, champion d'Angleterre. Au milieu, l'arbitre, M. Frantz Reichel.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Le progrès en Chine : le premier autobus qui, depuis quelque temps, remplace les omnibus dans les rues de Tien-Tsin.

AURONS-NOUS UN SALON EN 1908 ?

Pour la première fois, depuis dix ans, la question s'est posée, à l'issue de cette inoubliable exposition décennale : Doit on conserver un Salon annuel ? Quoique ce puisse paraître un peu prématuré, la discussion est déjà ouverte et les avis se manifestent un peu partout.

Ils sont, comme on pouvait s'y attendre, opposés. Toute question a au moins deux faces, et celle qui nous occupe en a davantage encore. Les partisans de l'espacement font valoir les frais considérables qu'occasionnent les Salons, souvent hors de proportion avec les affaires qui s'y traitent, l'arrêt causé dans les usines par ces deux semaines où tout le personnel est sur pied au Grand Palais, la hâte fébrile avec laquelle il faut pousser la fabrication pour produire les modèles nouveaux avant la date fatidique.

Qu'importe ? répliquent les défenseurs de l'opinion contraire. Si le Salon est un mal — et je cite ici les propres paroles du marquis de Dion, — c'est un mal nécessaire. Le remplacer par une exposition industrielle, quelque chose comme un Concours agricole, ce serait en détruire l'essence même et la raison d'être. Il serait puéril de nier qu'une manifestation qui a attiré cette année plus de 600.000 visiteurs, qui amène a Paris des flots de provinciaux et d'étrangers est sans influence sur le développement général de l'industrie. Croit-on qu'une exposition sans les flots de lumière, sans les tentures, les décors, les musiques attirerait la même foule ? C'est ce décor de féerie qui fait défiler tout Paris en quinze jours dans la grande nef du Palais de l'avenue Nicolas-II. Combien de visiteurs y amènent les autres expositions qui s'y traînent pendant des mois ?

N'allons donc pas, de gaieté de cœur, compromettre l'avenir d'une des rares industries dans laquelle la France tient encore la tête. Et surtout ne commettons pas la bêtise d'accepter d'alterner notre Salon avec celui de Londres. Ce serait mettre au même niveau notre fabrication avec celle de nos voisins, et l'importance de notre marché avec celle du marché anglais. Ce serait un métier de dupes.

F.-A. Wheel.

Nouveau modèle d'automobile pour l'armée anglaise permettant de rouler dans les plus mauvais chemins.

CYCLISME

Les frères Farman, l'équipe vierge invincible en 1894 et 1895, qui sont devenus célèbres dans la science.

LES ENTRAINEURS A TANDEM

Il est un axiome qui court le quartier des coureurs et qui m'attriste. Le voilà dans toute sa beauté :

« Pour entraîner à tandem, il suffit d'avoir un tandem, en bon état si possible, sur lequel on met deux hommes quelconques. »

Evidemment, cet axiome a l'avantage d'ouvrir une carrière à bien des hommes qui sont allèchés par la facilité de ce métier peu pénible en vérité. Et, à voir la course de 100 kilomètres disputée au Vélodrome d'Hiver, l'autre dimanche, on se rend compte que déjà pas mal d'impedimenta se sont jetés à corps perdu dans cette aimable profession. On leur disait : « Vous entraînez Georget ou Cornet. Entraîner signifie qu'il faut précéder le coureur, faites-le le plus longtemps possible. » Et nos braves novices se mettaient en piste. Tant qu'ils le pouvaient, ils cherchaient à précéder leur poulain. Mais ce leur était d'autant plus pénible que neuf fois sur dix, ils ne parvenaient pas à le prendre. Ils restaient quelques tours en piste, gènant tout le monde, et lorsque, fourbus par leur petit onze à l'heure, ils jugeaient avoir été suffisamment admirés par le public, ils allaient prendre un bon repos. Pendant ce temps, une autre équipe les remplaçait et le coureur qu'elle entraînait se voyait forcé, pour ne pas perdre tour sur tour, de la lâcher et de faire cinq ou six cents mètres seul.

Ne pourrait-on pas, cependant, soit par des primes, soit par la fréquence des courses derrière tandems, arriver à obtenir des bons coureurs qu'ils sachent entraîner et rendre de réels services à leur poulain ? Je crois que ce n'est pas impossible, et qu'avec quelques efforts nous arriverions à voir des courses avec entraîneurs réels.

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 1er au 5 décembre

CYCLISME

Dimanche 1er décembre.

Vélodrome d'Hiver. — *Course de 25 kilomètres derrière motos.* — 1. Sirès, en 20 m. 51 s. 3/5 ; 2. Caron, à 1 tour ; 3. Ruinart, à 2 tours.

Course de 100 kilomètres derrière tandems. — 1. E. Georget, en 2 h. 4 m. 55 s. 3/5 ; 2. Cornet, à 350 mètres ; 3 Privat, à 3 tours ; 4. Passerieu, à 3 tours 1/2 5. Dortignacq, à 6 tours ; 6. Trousselier, à 11 tours ; 7. Seigneur, à 12 tours.

ATHLÉTISME

Dimanche 1er décembre.

Football Rugby. — *Polo.* — Le R. C. F. et le S. C. U. F. font match nul.

Mercredi 4 décembre.

Boxe. — Jinim Wath vainqueur de Fitz Harry (abandonné).

Charlie Knock, vainqueur de Peter Brown (knock-out au 11e round, par un cross à la mâchoire.)

HIPPISME

Dimanche 1er décembre.

Auteuil. — *Prix La Haye-Jousselin* (steeple, 5 500 m., 40 000 fr.). — 1. Royal Visiteur, à Mme Clémence Procureur (R. Sauval) ; 2. Salomon ; 3. Quasimodo. (7 partants.)

Prix de Normandie (3.100 m., haies, 10.000 fr.). — 1. Génie, à M. Thiébaux (J. Bartholomew) ; 2. Saint-Hilaire ; 3. Kaboul II. (9 partants.)

Lundi 2 décembre.

Saint-Ouen. — *Prix Veinard* (haies, 3.700 m., 10.000 fr.) — 1. Cake-Walk, au vicomte de Fontana (Defever) ; 2. Karakoul ; 3. Antinoüs. (8 partants.)

Jeudi 5 décembre.

Auteuil. — *Prix Georges Brinquant* (haies 3.100 m., 10 000 fr.). — 1. Ingénu, à M. Coblentz (Piggott) ; 2. Cake-Walk ; 3. Antinoüs. (8 partants.)

LE NORD AVIATION

Il vient d'être formé, à Lille, une société qui prend le nom de *Nord Aviation*.

En attendant les élections, qui auront lieu lors de l'assemblée générale de janvier, le bureau est formé comme suit : Président : M. Fernand Serive, industriel ; Vice-président : M. E. Dinoire, ingénieur aux mines de Lens ; Secrétaire : M. Riquez de l'« Emulation aérostatique ».

Le Nord Aviation contribuera, dans le Nord de la France, au développement et a la vulgarisation de tout ce qui se rapporte à l'aviation.

Voir à la page V des annonces les avantages aux abonnés.

ATHLÉTISME

Le père de Paul Pons est en ce moment à Paris. C'est la première fois qu'il a vu son fils disputer un championnat.

DROLE DE SPORT !

Je ne sais plus qui a émis cet aphorisme qu'il se gagnait plus de matches autour du tapis vert de la rue de Provence que sur les terrains de football. Pour paradoxale que semble cette proposition, elle est pourtant l'expression de la vérité.

Le point sur lequel on a le plus de chances de voir une réclamation acceptée, c'est la qualification des joueurs. Les règlements de l'U. S. F. S. A. sont tellement compliqués, les articles s'y contredisent de telle sorte qu'on est toujours sûr d'en trouver un pour appuyer sa réclamation. Et mieux vaut, pour un club, un secrétaire habile à se diriger au milieu des embûches de ce code special qu'un capitaine maître en tactique ou un arrière sans défaut.

Les matches qui se sont disputés la semaine dernière nous ont donné de nombreux exemples de ces chinoiseries. C'est ainsi que le Stade ayant refusé de laisser jouer Martinet, dans l'équipe du Racing, parce qu'il n'était pas qualifié, le Racing a protesté, après le match, contre la qualification de Combes et a obtenu gain de cause. Les motifs de la non-qualification sont les mêmes pour les deux hommes ; ils ne sont pas domiciliés dans le territoire du Comité de Paris ! Ainsi, vous pouvez faire partie d'un club depuis dix ans, si vous quittez Paris, vous ne pouvez plus jouer dans votre équipe. Mais s'il n'y a pas de club dans la ville où vous habitez, ou si vous ne voulez pas en faire partie ? Alors vous ne jouez plus, c'est bien simple.

Le plus joli c'est que Combes est considéré comme justiciable du Comité de Champagne, et il est en garnison a Fontainebleau !

Quelle drôle de façon de comprendre la géographie, et que diraient les Rémois, si l'on prétendait faire du vin de Champagne avec les raisins de Thomery !

M. V.

HIPPISME

Mme de Thermann, écuyère de haute école du Nouveau-Cirque, l'une des meilleures amazones à califourchon.

NOUVELLES RECRUES D'OBSTACLES

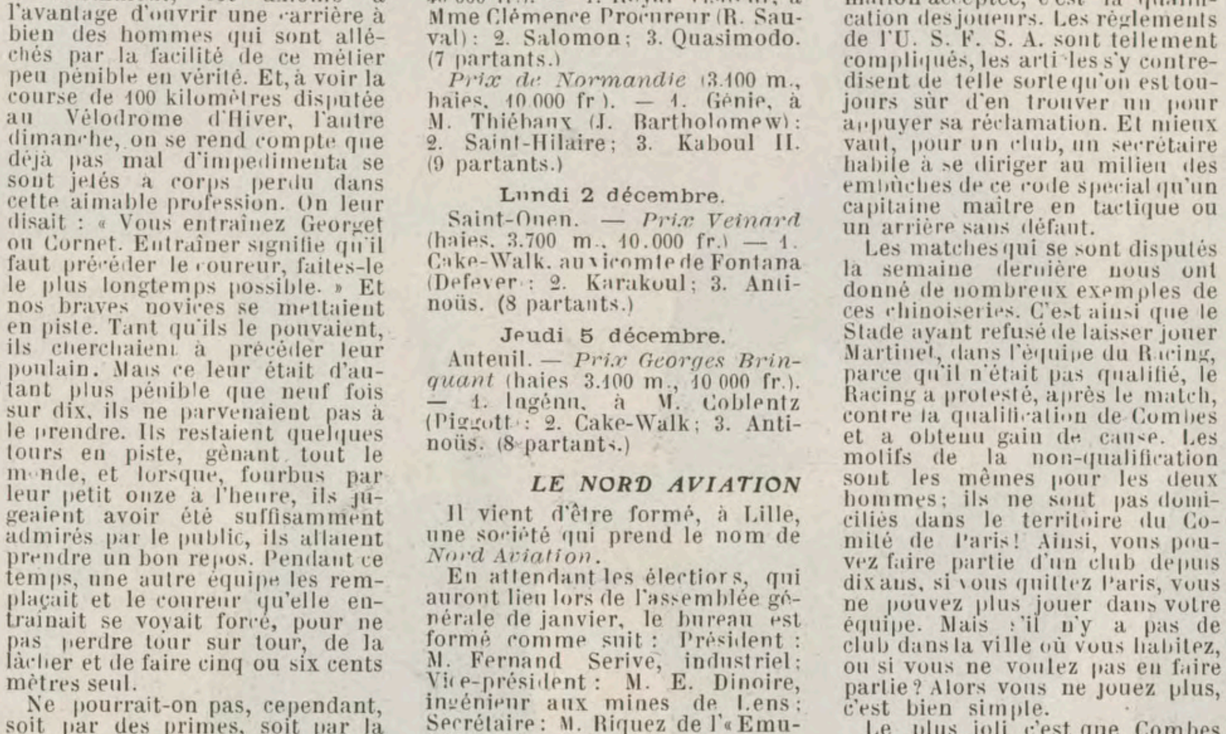
Le recrutement des chevaux d'obstacles se fait ordinairement parmi la classe moyenne et la classe inférieure des concurrents de plat. Pour les représentants de la première, on se tient le raisonnement que, puisqu'ils ont montré une certaine qualité, ils sont tout désignés pour être les premiers sujets de leur nouvelle spécialité. Quant à ceux de la seconde, ils ont tout a gagner en abandonnant un métier dans lequel ils n'ont pas réussi et en en prenant un autre.

Nous avons vu cependant, cette année, parmi les nouvelles recrues, des animaux, qui, en plat, se classaient au nombre des sujets de tête de leur génération. Le chiffre de leurs gains pendant la saison de 1907 suffit a donner une idée de leur valeur : Pernod a remporté 135.500 francs de prix ; Calomel, 104.700 francs ; Allegro, 64.375 francs. On se rappelle du reste que Pernod partit presque favori du Derby et que Calomel était parmi les trois ou quatre chevaux joues dans le Grand Prix.

En face de semblables états de service, on se plaisait à espérer qu'ils deviendraient des cracks dans leur nouveau métier. Les performances qu'ils ont fournies jusqu'ici ne semblent pas satisfaire parfaitement cet espoir. Et cependant, ils sautent correctement, ils fournissent d'excellents parcours. Il est incontestable que, sur 3.000 mètres a Longchamp, Pernod ou Calomel auraient battu d'un nombre respectable de longueurs Génie ou Soupirant. Comment se fait-il qu'ils échouent contre ces mêmes concurrents sur les 2.700 mètres d'Auteuil, parcours anodin qui ne compte que six haies et deux claies ? Les uns attribuent ce fait à la précipitation du dressage : on leur apprend, disent-ils, a courir sus aux obstacles et a les traverser, on ne leur apprend pas à décomposer le saut. Pendant leurs premières courses, la classe de plat leur permet de figurer utilement ; mais, peu a peu, la fatigue, occasionnée par leur ignorance du saut, arrive à les dégoûter du metier. La raison semble assez plausible, bien qu'à côté d'elle il convienne de faire une part a la question d'aptitude et de résistance.

Boïard.

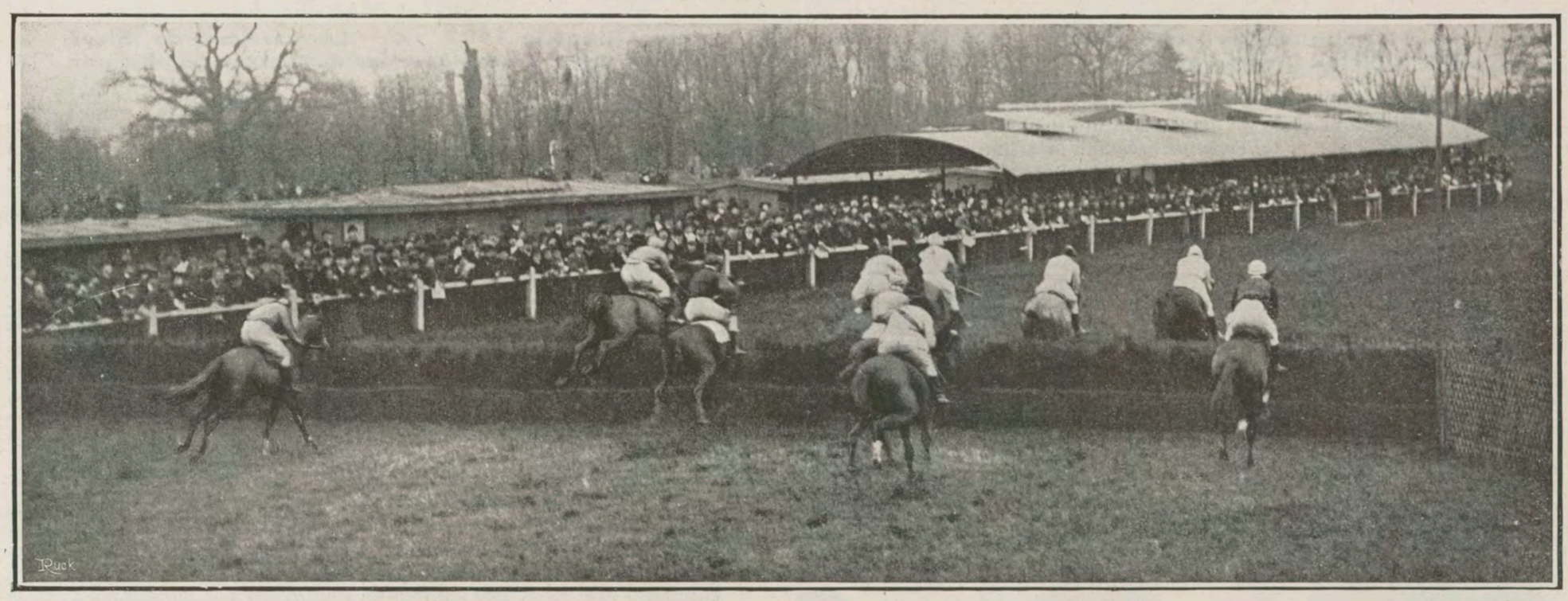
Le comte Louis de Turenne, ancien propriétaire, ancien commissaire des courses, qui vient de mourir.



A LA FÊTE DU GRAND PALAIS

La Fête organisée par l'A. C. F. au Grand-Palais, le 7 décembre, au profit des inondés du Midi, fut grandiose. Plus de 25.000 personnes avaient tenu à assister à ce spectacle. Notre photographie représente le mail-coach du baron de Zuylen.

LES DERNIÈRES RÉUNIONS D'AUTEUIL

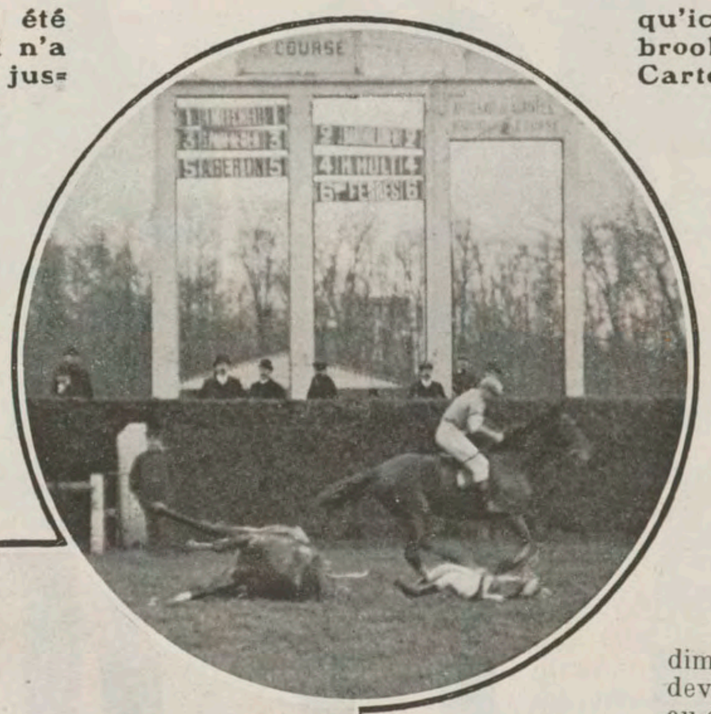


Le saut de la haie du pavillon, dans le Prix Le Hon (Steeple, 3.100 m., 10.000 fr.).

Châteauvert, Muscadet, Rosita III et Yolk sont partis en tête jusqu'au huit, où Arpenteur prenait un léger avantage sur Rosita III, Muscadet Yolk et Taxamètre. Entre les tournants, Yolk était aux côtés d'Arpenteur et prenait l'avantage sur lui avant l'obstacle final, pour gagner facilement.

La journée de Dimanche a été marquée par un incident qui n'a pas dû se produire souvent jusqu'ici ✐ Le brook ou la haie du brook ? ✐ La réclamation d'Alec Carter est rejetée ✐ ✐ ✐ ✐

Le spectacle de dimanche a été très attrayant : des courses bien disputées, quelques chutes sans gravité pour les jockeys, une petite réclamation banale après la première. L'événement le plus important de la journée consiste en un incident qui soulève un point de droit sportif très intéressant. Il est nécessaire de présenter d'abord quelques explications. Le parcours de chacune des épreuves disputées à Auteuil se réfère à une série de parcours numérotés, dont un plan, sous chaque numéro, indique clairement les obstacles que comporte la course. D'une autre part, comme la configuration de l'hippodrome a obligé les organisateurs à disposer en certains endroits trois obstacles différents côte à côte, sur la même ligne, en les délimitant seulement par des poteaux, au moment de la course, des sortes de drapeaux, mus par un système hydraulique, se dressent au sommet de chacun des deux poteaux de délimitation de l'obstacle douteux et indiquent aux jockeys le chemin qu'ils doivent suivre.



Le Code des Steeples résume très bien ces deux ordres de faits en disant, dans son article 66, que les commissaires doivent : « Prendre les dispositions convenables pour le terrain,... faire afficher les parcours. »

Passons à l'exposé des faits. Le Prix Delâtre, steeple chase handicap de 5.000 mètres, se réfère au parcours n° 12, qui comporte deux fois le saut du brook. Lorsque, dimanche, les chevaux arrivèrent au premier tour devant cet obstacle, les drapeaux, au lieu de se dresser au sommet des poteaux de délimitation du brook, s'érgeaient au sommet de ceux qui encadrent la haie du brook. Suivant cette indication, Alec Carter fit franchir à Taïdoun ce dernier obstacle, tandis que tous ses concurrents sautaient le brook : il déposa, à sa rentrée aux balances, une réclamation qui fut rejetée; l'ordre d'arrivée fut maintenu. En vue d'expliquer cette décision à mes lecteurs, j'ai recherché les textes sur lesquels elle pouvait s'appuyer ; je suis obligé d'avouer, à ma honte, que je n'ai pu les retrouver. J'ai bien lu, dans l'article 42 : « Lorsqu'un cheval passe en dehors de l'espace compris entre les drapeaux ou poteaux indiquant les obstacles à franchir, il est distancé. »

Mais alors, tous les concurrents de Taïdoun seraient distancés. D'autre part, l'article 43 dit : « Pour qu'un cheval ait effectivement gagné, il faut qu'il ait rempli toutes les conditions de la course. » Or, Taïdoun n'est pas dans ce cas, puisqu'il n'a sauté qu'une fois le brook. Que dire d'une épreuve dans laquelle, sur huit partants, sept sont distancés, alors que le dernier n'a pas rempli les conditions imposées? Il semble qu'on pourrait l'annuler et attribuer les allocations au fonds de course. C'est une solution selon les textes; elle s'en tient strictement aux conséquences purement sportives de l'incident; je n'ai pas à en envisager d'autres ici. Il ne s'agit pas de chercher à épiloguer sur l'incident : quoi qu'on en dise, le jockey de Taïdoun n'a commis ni faute, ni erreur. Il n'a même pas contrevenu aux termes de l'article 89 ainsi conçu : « Les jockeys, au moment de la course doivent connaître parfaitement le parcours qu'ils *vont* effectuer. » Il a fait mieux, du reste, puisqu'il connaissait le parcours qu'il *devait* effectuer; mais, arrivé devant le brook, il a suivi les indications des drapeaux, de façon à ne pas tomber sous le coup de l'article 42, qui distance péremptoirement les concurrents passés en dehors de l'espace compris entre ces drapeaux.

BOIARD.

Le Prix Saint-Georges (steeple, 3.500 mètres).

Andrée prenait la tête devant Sylvaire. Elle culbutait à la rivière. Sylvaire n'était plus inquiété.

Yolk.

Yolk, à M. d'Okhuysen, par Railleur et Yella (Callot), vainqueur du Prix Le Hon.

JOCKEYS ET APPRENTIS

Par RENÉ RIONDET

La statistique des jockeys gagnants en courses plates pendant l'année 1907 — La carrière de Stern — Les révélations de l'année — Le régime des apprentis en plat — Le système des décharges en obstacles

MAINTENANT que les courses plates sont terminées, nous pouvons nous repaître de statistiques jusqu'à la reprise de l'an prochain. Le tableau qui résume la situation des jockeys d'après le nombre de victoires remportées nous apprend que Stern vient une fois de plus en tête de la liste, avec 153 montes gagnantes, précédant de loin le second, Bellhouse, qui en compte 81. Rarement carrière de jockey fut plus brillante, plus régulière que celle de Georges Stern. Elle vaut la peine d'être brièvement retracée : en 1898, il s'inscrit sur le palmarès avec 4 victoires sur 31 courses; en 1899, il occupe déjà le neuvième rang avec 32 victoires; puis il vient en tête en 1900 (91 victoires) et en 1901 (110 victoires); en 1902 (90 victoires), il passe troisième, devancé par J. Reiff et Milton Henry; en 1903 (62 victoires), il se classe second, derrière Ransch; enfin en 1904 (138 victoires), il reprend la première place, qu'il ne quittera plus en 1905 (138 victoires), en 1906 (126 victoires), en 1907 (153 victoires). De tels chiffres valent mieux que des banalités élogieuses et se passent de commentaires.

G. Stern (1)
666 montes totales, 153 gagnantes, 1 victoire sur 4 courses.

O'Connor.
306 montes totales, 60 gagn., 1 victoire sur 5 courses.

Milton Henry.
364 mont. tot., 60 gagn., 1 victoire sur 6 courses.

Bellhouse.
507 montes, 81 gagn., 1 vict. sur 6 courses.

Barat
431 mont., 61 gagn., 1 vict. sur 7 courses.

Ch. Childs.
483 mont., 62 gagn., 1 vict. sur 8 courses.

G. Bartholomew
548 mont., 61 gagn., 1 vict. sur 9 courses

Derrière Stern, Bellhouse se classe second comme en 1906. Parmi les autres, il en est qui ont progressé : Ch. Childs passe de 44 montes gagnantes en 1906 à 62 en 1907; G. Bartholomew, de 48 à 61, reprenant la place qu'il occupait en 1905; Hobbs, de 31 à 35; Rolfe de 13 à 15. D'autres, au contraire, ont baissé sensiblement : Milton Henry tombe de 68 victoires en 1906 à 60 en 1907; Cormack, de 61 à 55; Ransch, de 74 à 45; J. Reiff, de 60 à 44; O'Connor, de 68 (chiffre de 1905, car il montait en Allemagne en 1906) à 60.

Reste une troisième catégorie de jockeys, celle des révélations de l'année. C'est elle qui, par ses succès répétés, a contribué au déclin de certains princes de la cravache. Son représentant le plus en vue est le jeune Barat : après avoir remporté 4 victoires l'an dernier, il s'est classé, cette année, quatrième sur la liste, avec 61 victoires; J. Jennings est passé de 2 victoires en 1906 à 32 en 1907; Ch. Bartholomew, de 1 à 10. Enfin Horan et Benson, pour leurs premières armes, ont inscrit à leur actif le premier 42 montes gagnantes, le second 21.

Cette éclosion de jeunes étoiles constitue l'un des faits saillants de la saison qui vient de prendre fin. On peut l'attribuer à deux causes principales. La Société de Sport de France, tout en faisant de l'amélioration de la race chevaline son but principal, a dirigé une partie de ses efforts vers la formation des apprentis jockeys. Elle leur a réservé, dans son programme, toute une série d'épreuves qui leur permettent de s'aguerrir et de s'habituer à la course publique, avant d'affronter la lutte avec les cracks de la spécialité. C'est ainsi qu'ont commencé à Colombes, les Stern, les Ch. Childs, les Bellhouse, les Hobbs et les Barat. Il en sera de même au Tremblay, dont les pistes magnifiques ont avantageusement remplacé le tourniquet de Colombes.

L'œuvre de la Société de Sport de France a été admirablement complétée par le régime que la Société d'Encouragement a créé pour les apprentis en 1903. Deux intérêts ont été mis en jeu : celui de l'entraîneur, à qui l'apprenti, lié par un contrat d'apprentissage, peut être, obligé de réserver ses montes; celui du propriétaire, dont les chevaux, pilotés par ces futurs jockeys, bénéficient d'une décharge de deux kilos et demi, les seules réserves étant que ces apprentis n'aient pas gagné plus de trente courses et qu'il ne s'agisse ni d'un handicap, ni d'un prix de plus de 10.000 francs.

Les résultats ont certes dépassé les espoirs qu'avaient pu former les deux Sociétés, il y a quatre ans. La statistique de cette année en est une nouvelle preuve. Mais le succès du système paraît encore plus probant, si l'on considère ce qui se passe à l'heure actuelle dans les courses d'obstacles. Les chiffres de 1907 n'ont pas encore paru; mais il suffit d'avoir suivi quelque peu les épreuves de cette fin de saison pour se rendre compte de la pénurie des cavaliers de la spécialité. Cinq ou six jockeys se classent hors de pair; quelques autres suivent de loin; puis, plus rien. Après bon nombre de courses, on a l'impression bien nette que, si l'on pouvait recommencer six ou huit fois l'épreuve en intervertissant les montes, on aurait six ou huit gagnants différents. L'institution des courses est ainsi détournée de son véritable objet, qui est de désigner le meilleur cheval au moyen de l'épreuve publique.

C'est eu égard à cette considération qu'il appartient aux Sociétés de favoriser autant que possible le recrutement de bons cavaliers.

Il est urgent de remédier à une semblable situation : il faut réagir contre la tendance qu'ont les propriétaires, les entraîneurs et le public à s'abîmer dans la contemplation trop exclusive des étoiles de la spécialité. Le danger provient surtout du fatalisme qu'a engendré cet état d'esprit : on en arrive à ne pas faire courir un cheval lorsque, dans une course à cinq ou six partants, on n'a pu obtenir l'une des montes fashionables. Nous pouvons bénir la Providence, qui a bien voulu gratifier un Alec Carter ou un Parfrement de quelques kilogrammes de graisse et les a forcés ainsi à abandonner les courses plates pour les obstacles; devrons-nous nous borner à faire retentir des imprécations le jour où cette même Providence, leur enverra quelques kilogrammes de supplément, qui les éloigneront à jamais de la course publique? J'envisagerai cette question, au moment où paraîtront les statistiques des jockeys d'obstacles.

RENÉ RIONDET.

(1) Nous avons reproduit les portraits des sept jockeys en tête de liste, proportionnellement, non pas à leur nombre total de victoires, mais à la proportion du nombre de ces victoires sur le nombre total des montes.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Dans les premiers chapitres, Paul Pons a rappelé ses années d'enfance à Sorgues, son pays natal. Puis il commence le récit de sa carrière de lutteur. Il débuta dans un tournoi dominical, organisé dans un village voisin. Il s'y classa second. Encouragé par ce début, il prend part au concours de Jonquières où, en plus d'épreuves de luttes, des exercices de poids étaient imposés aux concurrents.

* * *

J'avais assez bien réussi, pour ma part, les mouvements imposés ; le travail des essieux, entre autres m'avait valu une note supérieure à celle de mes concurrents, y compris le charretier, mon fameux critique, que je laissai tout ébaubi et même profondément vexé. Le jury entra en délibéré dès que fut terminé le concours. Il me classa premier ; la journée commençait bien pour moi.

Je m'acheminai à l'autre extrémité du cours, pour aller disputer le championnat de lutte, lorsque j'entendis, derrière moi, une voix qui m'interpellait.

Comme je me retournai, j'aperçus à quelques pas les deux individus qui suivaient avec une curiosité si étrange les phases du tournoi de force.

« Eh grand, me dit le plus petit des deux, tu as bien travaillé, viens qu'on te serre la main. Tu dois avoir soif, hein, allons viens boire un coup !

— Je ne puis pas, répondis-je, je vais lutter à l'instant.

— Comment tu luttes ?

— Oui, je ne suis venu de Sorgues que pour cela, je ne m'attendais guère à faire des poids. »

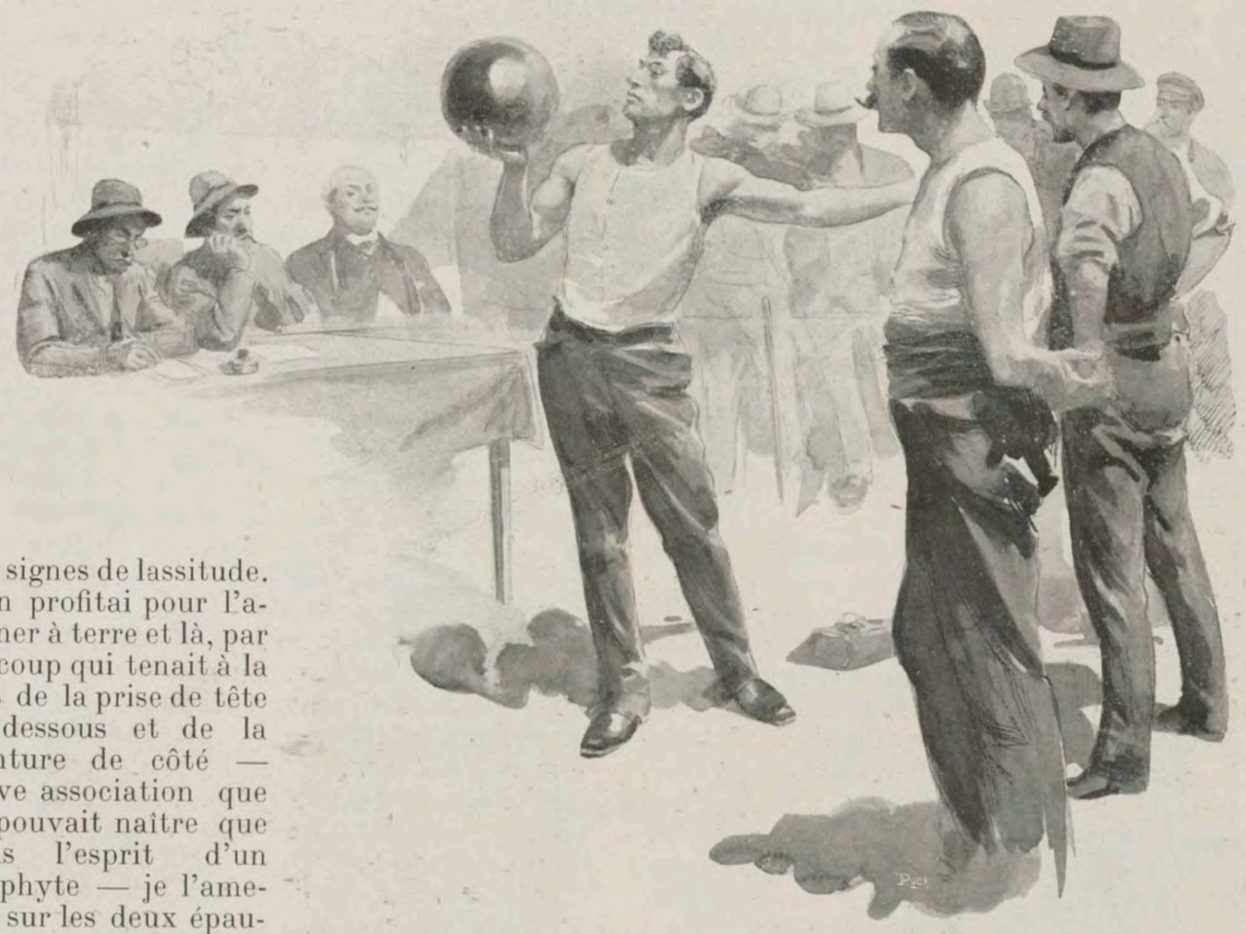
Sans en dire plus, j'allongeai le pas pour gagner en hâte l'arène primitive où les concurrents étaient déjà assemblés.

Ma hâte de m'éloigner ne me permit pas d'entendre la réflexion que fit à son ami l'homme qui m'avait parlé tout à l'heure. Et puis, je n'y attachai aucune importance après tout ; je ne songeai qu'aux chances que j'avais de remporter une nouvelle victoire, celle-ci plus financièrement rémunératrice que celle que je venais d'obtenir et qui, je crois, me valut cent sous auxquels, d'ailleurs, je ne m'attendais certes point.

C'est curieux tout de même combien l'état d'esprit d'un homme influe sur le rendement de son système musculaire ! Je ne sais pas ce que j'avais ce jour-là, mais il me semblait que si l'on m'avait demandé de soulever le monde, je l'eus porté sur mon échine. Le sentiment de l'effort excessif, l'appréhension de la difficulté à vaincre, ces sensations que, dans certaines circonstances de l'existence de lutteur professionnel, j'ai par la suite envisagées sans aller jusqu'à les redouter, je ne les éprouvais nullement. J'avais une extraordinaire confiance en moi, une confiance calme, inébranlable, immensurable, comme je n'en ai jamais eu depuis.

Je luttai deux fois en moins de deux heures, sans que la fatigue ait pu me gagner. Je m'étais cependant un peu fâché. Mon adversaire, ce Langlois de qui j'avais entendu parler le matin par le roulier, m'avait, dans un accès de sauvagerie, sans doute provoqué par la résistance inattendue que je lui opposais, ce Langlois m'avait mordu ; pas bien fort, mais suffisamment cependant pour que l'empreinte de ses dents fût marquée sur mon bras.

Le geste me révolta. Je menai si durement mon adversaire pendant quelques minutes, lui torturant la nuque de mes mains rageuses, le balançant de droite à gauche par des tirades vigoureuses jusqu'à la brutalité, que Langlois donna bien vite des signes de lassitude. J'en profitai pour l'amener à terre et là, par un coup qui tenait à la fois de la prise de tête en dessous et de la ceinture de côté — naïve association que ne pouvait naître que dans l'esprit d'un néophyte — je l'amenai sur les deux épaules sans qu'il m'opposât une résistance sérieuse.



J'avais assez bien réussi pour ma part les mouvements imposés.

Est-ce le style dans lequel je remportai la victoire sur Langlois ? Est-ce l'impression qu'elle fit sur mes autres concurrents ? Je l'ignore encore, mais toujours est-il que j'eus la chance de pouvoir me débarrasser de mes adversaires sans avoir à m'employer à fond.

Je ne rencontrai même que des résistances limitées ; je n'eus pas grand mérite d'en venir à bout. Au fond, j'incline à croire que je me trouvais simplement dans des dispositions physiques particulièrement favorables.

Le temps avait tourné à l'orage ; à mesure que le ciel s'assombrissait, l'atmosphère devenait de plus en plus opprimante. Après avoir lutté deux ou trois fois, on voyait certains d'entre les concurrents en proie à une dépression nerveuse qui leur enlevait la moitié des moyens dont ils eussent pu disposer en temps normal.

C'est ainsi que, favorisé par les circonstances, je gagnai mon deuxième tournoi. Mais le ciel ne permit pas que je retirasse le profit de la petite part de gloriole que me valait ma victoire. A quelques gouttes inquiétantes, larges comme des pièces de vingt sous succéda une pluie torrentielle ; elle fit fuir précipitamment le public qui nous entourait. J'avais lutté le dernier ; je n'eus que le temps de sauter sur mes nippes déjà trempées. Je me hâtai à les vêtir — remarquant à peine une vieille femme qui tomba à genoux en se signant, lorsqu'un premier éclair zébra le ciel de rouille — quand les deux éternels étrangers, qui étaient toujours là, s'approchèrent de moi.

Le plus âgé — d'apparence tout au moins — me prit familièrement par le bras :

« Viens, tu as bien mérité de boire avec nous. » Il m'entraîna en ajoutant : « Nous aussi nous savons ce que c'est que la lutte... et puis... nous avons à te parler. »

Nous nous dirigeâmes, sous la pluie qui redoublait d'intensité, vers un petit estaminet perdu dans une ruelle adjacente au cours.

L'unique salle qu'il possédait de plein pied sur la rue, était de dimensions bien restreintes.

Le plafond, coupé de poutrelles sales et vermoulues, en était si bas, qu'instinctivement, quelque petit que l'on fût, on courbait l'échine en entrant, par crainte de se heurter à la tête.

Dix consommateurs suffisaient largement pour remplir ce trou de souris, qualifié du nom de débit. Y trouver une place ce jour-là, était un songe creux. Nous finîmes, en désespoir de cause, par nous installer sur un guéridon, grand comme un pain à cacheter, qu'on nous installa dans l'entrebaillement d'une porte, conduisant à l'office.

Du vin fut servi et trois verres.

« Je vais faire le service », dit un de mes compagnons en les remplissant jusqu'aux bords. Puis, comme il m'invitait à trinquer :

« Comment t'appelles-tu donc ?

— Paul Pons.

— Eh bien, Paul Pons, tu pourrais faire un rude lutteur si tu le voulais, mais tu as besoin d'être dressé. Tu dépenses trop souvent une force inutile à des mouvements, qui ne peuvent te donner aucun résultat ; c'est par là que tu pèches d'ignorance. Veux-tu que nous t'apprenions le métier ?

— Mais, vous luttez donc demandai-je ?

— Oui, des fois, répliqua-t-il en remplissant à nouveau nos verres, tantôt à droite, tantôt à gauche ; nous en mangeons quoi ! »

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

C'étaient le père Bernard et Pietro Dalmasso !

VI

La génération actuelle n'a point connu Bernard père, pas plus d'ailleurs que son fils Félix.

Ceux-là seuls qui s'intéressaient à la lutte il y a une vingtaine d'années, ont vu dans leur beau temps, les deux plus fins lutteurs qu'il y ait jamais eu en France — et j'ose le dire — deux hommes qui n'ont jamais été remplacés : Félix Bernard et Pietro Dalmasso, celui-là même qui m'avait entraîné par le bras dans la salle enfumée de l'estaminet où nous étions installés à boire.

Je ne connaissais, au moment où le hasard m'avait mis en face d'eux, ni l'un ni l'autre. Je n'en avais point entendu parler. La presse sportive, à qui l'on doit la rénovation de la lutte, n'existait encore à cette époque, qu'à l'état embryonnaire. Elle n'avait point pris l'extension qu'elle a acquise depuis sept ou huit ans, et aucune feuille quotidienne ou périodique ne s'inquiétait alors des faits et gestes des lutteurs.

J'étais donc comme beaucoup d'autres ; j'ignorais les célébrités du temps, dont la réputation ne sortait pas des quelques villes où les lutteurs avaient accoutumé de monter, à dates fixes, leurs baraques. Deux ou trois fois, une troupe avait séjourné en Avignon, c'étaient les frères Marseille de la Palud,— je devais travailler chez eux un peu plus tard — qui l'avait amenée ; mais j'étais encore tout jeune et il n'était pas question pour moi d'aller voir les forains, campés si loin du toit paternel.

L'orage s'apaisait un peu au dehors. Il grondait encore à l'intérieur du cabaret, un tumulte assourdissant y régnait, et nous avions grand peine, mes compagnons et moi à nous entendre.

« Oui, continua le père Bernard, tu peux devenir un beau lutteur, mais tu as beaucoup à apprendre. Qu'est-ce que tu fais de ton métier ?

— Je suis forgeron, à Sorgues, à quelques kilomètres d'ici.

— Tu es seul ?

— Non, j'ai encore mon père et ma mère. Nous ne sommes pas riches, alors j'ai pensé en venant à Jonquières, que je pourrai gagner 15 francs. C'est une grosse somme pour la maison. Et puis, j'aime ça la lutte ; c'est aujourd'hui le troisième concours auquel je prends part. La première fois j'ai été tombé.

— Ce ne sera pas la dernière », observa Pietro qui avait assisté sans mot dire à cet interrogatoire.

« Et combien gagnes-tu par jour à la forge ? », reprit Bernard.

J'avouai une somme... inavouable.

« Et tu as l'intention de continuer longtemps à ce tarif-là ?

— Ah ! je n'en sais rien, parce que je n'y ai jamais bien réfléchi. Jusqu'à présent, je me suis laissé porter par les événements, sans songer à imprimer moi-même à ma vie une direction conforme à mes intérêts. Mais, je crois que cette fois, c'est la fin. Ça va mal à la forge. Je vais être obligé d'aller chercher par ailleurs du travail qui, à bref délai, va me manquer au pays. »

Le père Bernard frappa sur la table. pour faire venir l'aubergiste, avec une lourde bague qui enserrait son petit doigt. Il demanda une autre bouteille de vin. C'était la troisième, et c'était beaucoup pour moi qui en buvais si rarement.

« Ça rapporte gros la lutte ? demandai-je.

— Peuh ! reprit celui qui s'appelait Pietro, ça dépend ; on vit, tantôt bien, tantôt mal. Il y a de bons jours, il y a aussi de fichus quarts d'heure.

— Tiens, si tu veux en tâter on t'embauche. Tu y gagneras toujours aussi bien ta pâture qu'à la forge que tu es appelé à voir disparaître. Tu iras dans un pays, puis dans un autre ; si tu ne fais pas ton affaire dans la lutte, tu pourras laisser ça là et te fixer dans un patelin où tu trouveras de l'ouvrage, puisque tu as un métier dans les mains. Ça te va-t-il ? »

Je restai muet, incapable de répondre, tant étaient confuses et embrouillées les idées qui se précipitaient dans mon cerveau.

Et puis, ce vin que j'avais bu commençait de me tourner la tête ; le souvenir des incidents qui avaient marqué cette journée agitée, l'image à peine dessinée de cette vie nouvelle qui m'était offerte par deux hommes que je ne connaissais pas quelques heures auparavant et de qui j'ignorais tout — et surtout la sincérité, la vision de ma mère qui attendait mon retour, assise au seuil de notre petite chaumière de Sorgues, tout cela provoquait dans mon esprit un hourvari étranger qui paralysait en moi la faculté de raisonner.

« Eh bien, c'est tout ce que tu trouves à dire ? » bougonna le père Bernard après quelques secondes de silence.

J'hésitai toujours, je brûlai du désir de partir avec eux. En moins d'une heure, mon imagination avait travaillé plus qu'elle ne l'avait fait auparavant pendant toute mon existence, mais la seule pensée de m'éloigner de ma mère, la sensation du chagrin profond que lui causerait mon départ, arrêtaient au bord de mes lèvres, cette phrase que je voulais dire et que je ne pouvais prononcer : « C'est entendu, j'abandonne tout, je vous suis. »

Pietro, à son tour, rompit le silence :

« Non, mais quoi, où es-tu ? dans les nuages ? Réponds oui ou non, comme tu le voudras, mais au moins réponds quelque chose ? »

Je me décidai à parler.

« J'ai, dis-je, ma mère à Sorgues et mon père aussi. Les quitter me semble chose impossible ; le second passe encore, il trouverait peut-être assez naturel que j'aille chercher ma vie au loin ; mais elle, ma pauvre mère, pourrait-elle jamais s'habituer à mon éloignement. Ses forces l'abandonnent chaque jour davantage ; les soucis la tourmentent de plus en plus ; jamais elle ne pourra se faire à mon départ, et je crois bien que cet abandon hâterait sa fin en ajoutant encore à la tristesse qu'elle ressent maintenant.

— Alors, reste, puisqu'il en est ainsi, conclut le père Bernard. Tu as peut-être raison, mais peut-être aussi as-tu tort, puisqu'aussi bien — tu l'as dit toi-même — il te faudra un jour ou l'autre quitter Sorgues, où l'existence devient de plus en plus difficile pour toi. »

Nous nous levâmes et quittâmes l'estaminet.

Il était déjà tard ; l'angélus sonnait à l'église du village.

« Je vous quitte, dis-je subitement à mes compagnons, je vais me hâter vers Sorgues pour tâcher d'y arriver avant que la nuit soit complète. On s'inquiétera chez moi lorsque l'on verra que je ne rentre pas pour l'heure du souper. Adieu. Mais vous-mêmes où allez-vous ?

— A Bordeaux, en passant par Marseille, où nous ne resterons d'ailleurs pas longtemps. Demain, nous nous arrêterons une demi-journée à Avignon, pour y faire quelques achats. Nous venons de Lyon, nous y avons fait dix jours en baraque. Allons, au revoir, et bonne chance. »

Comme je me retournai en m'éloignant, je les vis rentrer à nouveau dans le cabaret d'où nous étions sortis peu d'instants à peine auparavant. Je n'y prêtai pas autrement attention ; je n'avais plus qu'une idée, arriver à Sorgues le plus vite possible.

Il était tard, lorsque je frappai à la porte de notre cahute. Mon père et ma mère avaient déjà pris le frugal repas qui constituait leur dîner du jour. Lui, fumait silencieusement son éternelle pipe ; il ne bougea pas à mon entrée.

Elle, elle vint à moi la figure heureuse et me dit en m'embrassant : « Nous n'étions pas inquiets parce que Pierre — c'était le garçon qui m'avait accompagné le matin — est revenu de bonne heure ; il nous a dit que tout s'était bien passé là-bas. J'étais tout de même tracassée, car il a ajouté qu'il t'avait vu entrer boire dans un cabaret avec deux hommes qu'il ne connaît pas, et bien qu'il t'ait attendu longtemps au dehors, il ne t'avait pas vu ressortir. Alors il avait repris le chemin de Sorgues. »

Je racontai — ainsi que je devais le faire chaque fois — scrupuleusement et avec une minutie de détails dont ma mère ne me faisait pas grâce, tous les incidents de la journée. Le concours de force inattendu et dans lequel j'avais eu la chance de réussir, puis le championnat de lutte, l'orage violent et subit, la fuite à la débandade, vers le premier abri venu. Je parlai de tout, excepté des deux étrangers dont ma mère connaissait déjà l'existence. Elle eut tôt fait de me questionner à cet égard. Etait-ce l'intuition que ma rencontre avec les deux inconnus allait jouer un rôle considérable dans sa vie et dans la mienne ? Etait-ce simple curiosité ? Toujours est-il. qu'à peine avais-je terminé mon récit, elle me demanda, toute inquiète, toute préoccupée : « Qui étaient ces deux hommes avec qui tu as bu ? Tu ne m'en dis rien ? Et pourquoi t'ont-ils invité à boire ? »

Je n'ai jamais été bien psychologue, l'expérience m'a rendu blasé et c'est tout. Mais je connaissais trop l'état d'inquiétude dans lequel vivait ma mère — même lorsque rien ne le justifiait — pour ne pas deviner à quels sentiments elle obéissait en me posant ces questions.

A suivre.

PAUL PONS

— Comment t'appelles-tu ?
— Paul Pons.
— Eh bien, Paul Pons, tu pourrais faire un rude lutteur si tu le voulais.

Illustrations de DE PARYS

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le gérant* : CAMILLE LECESTRE.